LEGGE CHE APPROVA LA CONVENZIONE PER LA CESSIONE ALLO STATO DELLA...

Italia

N.° 1440.

Legge *che approva la Convenzione per la cessione allo Stato della ferrovia* Vittorio Emanuele, *sezione Ticino, per parte della Società concessionaria della medesima, e per la concessione a questa stessa Società della costruzione e dell'esercizio delle strade ferrate Calabro-Sicule.*

25 agosto 1863

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

È approvata la Convenzione non che l'annessovi capitolato d'oneri intesi addì 9 luglio 1863 tra i Ministri delle Finanze, dei Lavori Pubblici ed il cav. Carlo

Laffitte, presidente del Consiglio d'amministrazione della Società Vittorio Emanuele, e riguardanti l'acquisto per ˜rte dello Stato della sezione della suddetta ferrovia ominata del Ticino, e la concessione alla Societa dicata della costruzione e dell'esercizio delle strade calabro-sicule.

Art. 2.

, autorizzato, in aumento ai capitoli 29, 30, 31, 32 33 del bilancio passivo pel 1863 del Ministero dei Lavori Pubblici, l'assegnamento di lire 1,000,000 onde sopperire per gli ultimi tre mesi dell'anno suddetto alle spese di esercizio della ferrovia da Susa al Ticino per Novara e delle diramazioni di Ivrea e di Biella da ripartirsi fra i capitoli del bilancio medesimo riflettenti l'esercizio delle ferrovie dello Stato, nel modo che sarà determinato per Decreto Reale.

Il prodotto lordo della ferrovia da Susa al Ticino e delle diramazioni d'Ivrea e di Biella sarà iscritto nel bilancio attivo dello Stato del corrente anno al capitolo 75 per la somma di lire 1,350,000.

Pel pagamento delle quote dell'anzidetto prodotto lordo dovuto ai detentori delle azioni della ferrovia di Susa ed alle Società delle ferrovie d'Ivrea e di Biella sarà iscritto un aumento di lire 167,500 al capitolo 55 del bilancio passivo del Ministero dei Lavori Pubblici.

Art. 3.

Con Decreto Reale sarà ordinata l'iscrizione nel

bilancio passivo del 1865, delle somme che nel corso dell'anno medesimo potessero rendersi necessarie all'adempimento del disposto dell'articolo 27 della suddetta convenzione per ciò che riguarda il pagamento del sussidio di nove milioni di lire, non che per rimborso del prezzo degli oggetti di consumo ed approvvigionamenti contemplati nell'art. 3 della Convenzione medesima.

Art. 4.

È autorizzata l'iscrizione sul Gran Libro del Debito Pubblico di una rendita consolidata del 5 per cento di lire 2,226,000 pel corrispettivo della cessione della ferrovia Vittorio Emanuele, sezione del Ticino, stabilito all'art. 9 della Convenzione.

La rendita suddetta sarà iscritta con decorrenza dal 1.° luglio 1865, ma essa andrà a favore della Società cessionaria soltanto dall'epoca stabilita all'art. 10 di detta Convenzione.

Sui relativi certificati di rendita sarà presa l'ipoteca dal Governo del Re nell'interesse dello Stato all'effetto degli obblighi assunti dalla suddetta Società nella medesima Convenzione.

Art. 5.

Sarà promulgata in tutte le Provincie del Regno la legge del 20 novembre 1859 sull'ordinamento del servizio delle opere pubbliche già in vigore nelle antiche Provincie della Monarchia e nella Lombardia

Ordiniamo che la presente, munita del Sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Dat. a Torino addì 25 agosto 1863.

VITTORIO EMANUELE

(*Luogo del Sigillo*).
V. Il Guardasigilli
G. PISANELLI

L. F. MENABREA.
M. MINGHETTI.

CONVENZIONE

per la cessione allo Stato della ferrovia Vittorio Emanuele, *sezione Ticino, per parte della Società concessionaria della medesima, e per la concessione a questa stessa Società della costruzione e dell'esercizio delle strade ferrate Calabro-Sicule, tra i Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici, contraenti a nome dello Stato e sotto la riserva dell'approvazione del Parlamento nazionale,*

Ed il sig. cav. Carlo Laffitte, presidente della Società della strada ferrata Vittorio Emanuele, *quale rappresentante della suddetta Società, in conformità della delegazione avutane per deliberazione dell'assemblea generale degli azionisti, presa addì 19 maggio 1863, venne stipulato quanto segue:*

Art. 1.

La Società anonima concessionaria della strada ferrata *Vittorio Emanuele* cede in proprietà allo Stato la parte di detta strada che trovasi sul territorio italiano da Torino al Ticino, non che le 9011 azioni della ferrovia di Susa, delle quali la Società medesima trovasi in possesso, rimanendo così sgravata dall'obbligo di pagare al Governo il premio di cento lire sopra ciascheduna delle azioni della ferrovia di Susa, stabilito dall'art. 18 del capitolato d'oneri annesso alla legge 15 agosto 1857.

Art. 2.

Il suddetto acquisto comprende:

a) Tutte le ragioni, diritti e carichi spettanti alla Società in dipendenza del capitolato di concessione approvato colla legge

15 agosto 1857, non che della convenzione stipulata tra il Governo italiano e quello imperiale di Francia in ordine al traforo delle Alpi, e della strada d'accesso nel versante italiano tra Susa e Bardonnèche;

b) Il corpo stradale componente la ferrovia di esclusiva proprietà della Società *Vittorio Emanuele* con ogni annesso e connesso, ed ogni altro terreno appartenente alla Società medesima e dipendente dalla ferrovia, le opere d'arte, i fabbricati delle stazioni e delle case cantoniere e qualsivoglia dipendenza delle medesime;

c) Il materiale fisso esistente in opera, come ferri e legnami di armamento; piatteforme, grue idrauliche, grue pel carico e scarico, serbatoi, pesi a bilico, sviatoi e via dicendo, non che l'altro di simile materiale che deve, secondo l'uso, servire di dotazione alla strada.

Questo materiale di dotazione dovrà essere per qualità e quantità conforme alla nota che si unisce alla presente convenzione sotto la lettera *A*;

d) I mobili delle stazioni, ivi compresi quelli dell'ufficio di direzione, ed altri oggetti destinati al servizio dei viaggiatori e delle merci, non che pegli uffizi ed alloggi, gli utensili e le macchine delle officine, e gli attrezzi inservienti alla manutenzione della strada, in conformità dell'inventario redatto dal signor commendatore Ranco in data d'oggi e depositato al Ministero dei Lavori Pubblici;

e) Tutto il materiale mobile di locomozione e di trazione coi rispettivi pezzi di ricambio appartenente al servizio della strada ferrata da Susa al Ticino, come risulta descritto nell'inventario di cui sopra, non che gli *omnibus* ed altro che serve ai trasporti delle merci e dei viaggiatori dalla stazione di Torino nel centro della città;

f) Linea telegrafica con macchine di trasmissione e tutto il corredo necessario

Art. 3

Il Governo rileverà a prezzo d'estimo eziandio gli oggetti di consumo, come i combustibili, olii e grassumi, ed altri approvvigionamenti che esistessero in natura nei magazzini della Società al momento della consegna della strada. La quantità per altro dei detti oggetti di consumo da rilevarsi non potrà in nessun caso eccedere quella necessaria pel servizio di sei mesi della strada ferrata.

Il prezzo d'estimo degli anzi accennati oggetti verrà pagato all'infuori del valore attribuito colla presente alla cessione della strada.

Art. 4.

La cessione della strada per parte della Società, s'intende fatta così e come compete alla medesima, e come trovasi da essa tenuta e posseduta, e la Società rinuncia quindi a qualsivoglia diritto che le possa spettare in dipendenza delle concessioni antecedenti ottenute dal Governo.

Art. 5.

La strada ed i suoi accessorii, non che tutto il materiale fisso e mobile dovranno essere consegnati al Governo in istato ordinario di buona manutenzione ed esercizio, la qual cosa verrà riconosciuta da due appositi delegati, uno cioè per parte del Governo, e l'altro per parte della Società.

Se questi due delegati non andassero d'accordo nel giudizio, essi nomineranno una terza persona dell'arte la quale deciderà le differenze.

La Società sarà obbligata di riparare nel più breve termine, ed a proprie spese, tutte le mancanze ed imperfezioni che fossero riconosciute dai suddetti periti, pel conseguimento del buono stato ordinario di manutenzione ed esercizio soprindicato.

Le norme stabilite all'articolo 39 sono applicabili alle nomine contemplate in quest'articolo.

Art. 6

La Società sarà obbligata a provvedere del proprio al soddisfacimento ed alla estinzione di tutte le passività da essa incontrate per lo stabilimento delle strade e suoi accessorii e dotazioni, le quali non fossero ancora interamente estinte all'atto della consegna della strada, e sarà pure a di lei carico il servizio delle obbligazioni emesse dalla stessa e dalla precedente Società della strada ferrata di Novara.

Così pure la Società è obbligata di tenere rilevato Il Governo in tutte le questioni che essa potesse avere coi terzi relativamente alla parte di strada ferrata contemplata in questa cessione e da qualunque pretesa coi terzi medesimi sul corpo stradale per diritto di proprietà, o per servitù di passaggio od altro.

Art. 7.

Ben s'intende che la Società si riserva di addivenire alla liquidazione dei crediti tuttora esistenti all'epoca della consegna, e derivanti da diritti anteriori alla medesima, e di esigerne in qualunque tempo l'ammontare a totale suo profitto.

Art. 8.

Il Governo sarà tenuto di soddisfare a tutti gli obblighi spettanti alla Società per ciò che si riferisce alla parte di ferrovia italiana in dipendenza della convenzione stipulata tra il Governo italiano e quello imperiale di Francia in ordine al traforo delle Alpi, ed alla separazione della parte cisalpina da quella transalpina, della ferrovia *Vittorio Emanuele*.

Sarà pure obbligo del Governo medesimo di soddisfare in luogo e vece della Società a tutti quegli altri obblighi che alla stessa incombono relativamente all'esercizio della strada principale, come di quella d'Ivrea, di Biella e del tronco lombardo al di là del Ticino fino a Magenta appartenente alla Società delle ferrovie lombarde, non che quelli relativi ai diversi servigi di trasporto delle merci e passeggieri attraverso il Moncenisio,

in conformità delle rispettive convenzioni, che vennero prima d'ora comunicate al Governo italiano, e ciò sino a tanto che le medesime convenzioni avranno ragione di essere mantenute in vigore.

Con una convenzione speciale da intendersi tra il Governo e la Società saranno stabiliti appositi accordi onde assicurare il meglio possibile il servizio ordinario dei trasporti delle merci e dei viaggiatori attraverso il Moncenisio, come pure per regolare il modo con cui dovrassi nell'avvenire provvedere alla manutenzione della strada ordinaria sul Moncenisio stesso.

Art. 9.

In corrispettivo della cessione della strada e sue dipendenze come sovra, il Governo pagherà alla Società una rendita annua di lire 2,226,000 da iscriversi sul Libro del Debito pubblico italiano. Su corrispondenti certificati sarà presa l'ipoteca a favore del Governo italiano in garanzia degli obblighi assunti dalla Società coll'articolo 6 della presente. Tale ipoteca durerà sino a che la Società non comprovi di avere soddisfatta ogni passività ed estinte tutte le obbligazioni emesse o che potessero gravitare sulla strada ferrata di che si tratta.

Art. 10.

Il Governo prenderà possesso della strada un mese dopo la promulgazione della legge di approvazione di questa convenzione e la decorrenza della rendita avrà principio dal giorno suddetto.

Dallo stesso giorno il Governo incomincierà ad eseguire per proprio conto l'esercizio delle diverse linee, e cesserà per la Società della ferrovia *Vittorio Emanuele* qualsivoglia partecipazione agli introiti della strada, e qualunque ingerenza nell'amministrazione della stessa.

Art. 11.

Alla stessa epoca della consegna della strada, saranno pure dalla Società depositati a mani del Governo tutti i disegni e

piani della ferrovia, di tutte le opere d'arte, fabbricati e dipendenze, caselları e parcellari, documenti d'acquisto di terreni, contratti di acquisto della strada ferrata prima chiamata di *Novara*, e delle azioni della ferrovia di Susa, contratti d'appalto per opere e provviste, liquidazioni finali ed istrumenti di saldo, salvo l'obbligo al Governo medesimo di consegnare alla Società, dietro semplice sua richiesta, copia autentica dei suddetti titoli, ed anche gli originali medesimi, quando le occorressero per stare in causa e difendersi contro pretese di terzi.

Tutti gli accennati documenti verranno descritti in apposito elenco riveduto e vidimato dai rappresentanti del Governo e della Società.

Art. 12.

L'amministrazione dello Stato accetta il personale che la Società tiene attualmente impiegato nel servizio della linea ceduta colle norme disciplinari però adottate per gli impiegati delle ferrovie dello Stato, e bene inteso che con tale accettazione l'amministrazione non assume alcun obbligo speciale verso gl' impiegati suddetti, i quali rimarranno, dopo la cessione, sotto la esclusiva di lei dipendenza.

Art. 13.

La Società *Vittorio Emanuele* dovrà entro diciotto mesi dalla promulgazione della legge che approva la presente convenzione aver ottenuto dal Governo imperiale di Francia di fornire e consegnare al Governo italiano una dichiarazione; colla quale il detto Governo imperiale rinuncierà al diritto riferitosi nell'art 11 della convenzione internazionale 7 maggio 1862, e prosciogliera per conseguenza il Governo italiano dall'obbligo di presentargli sia la liquidazione del capitale sul quale sarebbe dovuta per la rete italiana la garanzia del 4 1/2 per cento, sia la liquidazione dell' annuo prodotto netto della rete medesima.

Mancando la Società *Vittorio Emanuele* di ottenere e con-

segnare nel termine sopra stabilito la dichiarazione del Governo imperiale, essa Società sarà obbligata di tener rilevato il Governo italiano nelle più ampie forme da ogni carico dipendente dalla predetta stipulazione. E conseguentemente essa Società autorizza per tale caso il Governo italiano a far valere presso il Governo francese la rinuncia della garanzia da questo dovuta per tutta quella parte che esso Governo francese intendesse pareggiata dal maggiore prodotto della rete italiana.

Art. 14.

Inoltre il Governo di S. M. accorda alla predetta Società *Vittorio Emanuele* da riformarsi, come rimane stabilito all'articolo 17, la concessione della costruzione e dell'esercizio delle seguenti linee di strade ferrate:

1.° Una linea da Taranto a Reggio nelle Calabrie, a partire dal punto di diramazione da quella da Bari a Taranto che verrà stabilito tra la Società ed il Governo;

2.° Una diramazione che partendo dalla linea principale presso la foce del Crati arrivi a Cosenza;

3.° Una linea da Messina a Siracusa per Catania, ed una da Catania a Palermo con una diramazione sopra Girgenti ed una sopra Licata nella Sicilia.

Art. 15.

I termini pel compimento della costruzione e per l'apertura all'esercizio delle sovradette linee di ferrovia rimangono stabiliti come segue:

1.° Per la linea da Taranto a Reggio e per la diramazione di Cosenza, al 1.° luglio 1866;

2.° Per la sezione da Messina a Catania, al 1.° luglio 1865;

3.° Per la sezione da Catania a Siracusa, al primo gennaio 1866;

4.° Per la linea da Catania a Palermo, colle rispettive diramazioni dal porto di Girgenti e da Licata, al primo gennaio 1867.

I lavori già in corso da Bagheria a Trabia nella Sicilia e da Reggio a Lazzaro nelle Calabrie dovranno senza alcuna interruzione continuarsi in modo da poter essere ultimati nelle epoche fissate nei rispettivi contratti, e la Società per le suddette epoche è pure tenuta ad aprire all'esercizio le suindicate sezioni di linee.

I lavori delle altre parti di linea già studiate, e di cui alla promulgazione della legge che approverà la presente convenzione si avranno disponibili i progetti di massima, saranno incominciati senza ritardo dopo la suddetta promulgazione; quelli delle altre linee saranno intrapresi non più tardi di quattro mesi dalla promulgazione medesima.

Art. 16.

In conformità del disposto dall'articolo 35 del capitolato d'oneri annesso alla legge di concessione delle ferrovie meridionali la Società è investita del diritto ed avrà l'obbligo per quella parte di linea da Bari a Taranto che sarà compresa tra la stazione di Taranto ed il punto di diramazione delle strade ferrate delle Calabrie, di operare sulla medesima il transito dei convogli.

Bene inteso che, come già è stabilito nel suddetto capitolato d'oneri, i corrispettivi e le condizioni di questo transito, dell'uso in comune della stazione di Taranto e dello sbarcatoio al porto di detta città saranno stabilite di accordo fra le parti interessate, ed in caso di discrepanza fissate d'ufficio dal Ministero dei lavori pubblici.

Per quanto riflette all'accennato tronco comune alla linea Bari-Taranto ed a quella Taranto-Reggio il Governo non sarà obbligato a corrispondere la sovvenzione chilometrica, e la Società lo eserciterà a tutto suo rischio e pericolo, senza però che i proventi del medesimo vadano in deduzione della sovvenzione assicurata pel restante della rete.

Questo stesso sistema sarà applicato a tutti quegli altri tron-

chi che fossero proprii di altre Società, e sui quali quella *Vittorio Emanuele* ottenesse di far correre i proprj convogli.

Art 17.

Per tutto ciò che si riferisce alla concessione delle linee ferroviarie di che si tratta, la Società *Vittorio Emanuele* sarà regolata nel modo seguente:

Un Consiglio d'amministrazione, residente nella capitale del regno rappresenterà la Società in tutto ciò che riguarda le suddette ferrovie.

Questo Consiglio sarà composto di undici membri, di cui sei almeno regnicoli, aventi residenza nello Stato.

Le attribuzioni di questo Consiglio saranno determinate da nuovi statuti che dovranno essere sottoposti all' approvazione del Governo.

La gestione delle ferrovie contemplate nella presente convenzione, e di quelle che fossero per essere concesse nell'avvenire, non potrà per qualsivoglia motivo confondersi con quella riguardante le strade ferrate della Savoia, e dovranno sempre mantenersi separate e distinte.

Le assemblee generali degli azionisti per gli oggetti riguardanti l'andamento delle ferrovie contemplate nella presente convenzione avranno luogo nella capitale suddetta.

Il domicilio legale della Società per tutto ciò che riguarda le predette ferrovie si intenderà essere nella capitale del regno, nella quale, come sovra si è detto, deve risiedere il Consiglio d'amministrazione.

Art 18.

La Società è autorizzata a realizzare il capitale necessario per l'adempimento degli obblighi assunti colla presente concessione, per due quinti in azioni e tre quinti in obbligazioni.

A tale effetto entro due mesi dalla data della promulgazione della legge che approverà la presente convenzione la Società concessionaria è obbligata a formare nei modi stabiliti dagli sta-

tuti la somma di cento milioni di lire esclusivamente in azioni che verrà applicata alle ferrovie calabro-sicule.

Art. 19

La Società avrà l'obbligo di fondare in una delle città, sia nella Sicilia che nelle Calabrie, toccate dalla ferrovia, due stabilimenti abbastanza ampi e forniti per eseguirvi tutte le grandi riparazioni occorrenti al materiale in servizio.

Art. 20.

Il Governo si riserva la facoltà di comprendere per decreto reale nella presente concessione, e mediante la semplice sovvenzione chilometrica di cui all'art. 26 senza alcun benefizio di sussidio od altro per parte dello Stato, anche la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Palermo a Trapani e Marsala a condizione per altro che il medesimo si decida di valersi della suddetta facoltà entro quattro anni dalla promulgazione della sanzione per legge della presente convenzione.

Art. 21.

La Società si obbliga pure a costruire ed esercitare un tronco ferroviario che dalla foce del Basento, lungo la valle del medesimo si estenda sino alla longitudine di Potenza, sotto l'osservanza delle condizioni della presente convenzione ed annessovi capitolato.

Per l'accennato tronco il Governo accorda alla Società un sussidio annuo chilometrico di lire 16,000 sino a che il prodotto lordo per chilometro del medesimo non oltrepassi le lire 12,000.

Quando l'indicato prodotto lordo oltrepasserà le lire 12,000, la sovvenzione di cui sopra diminuirà nella proporzione stabilita all'art 26, ed in qualunque caso il prodotto lordo insieme alla quota di sovvenzione non potrà oltrepassare le lire 29,000, per chilometro.

L'epoca per l'ultimazione e l'apertura all'esercizio della sud-

detta linea rimane fissata a sei anni dalla data della promulgazione della legge di approvazione di questa convenzione.

Rimane pure facoltà al Governo di obbligare, mediante un decreto reale, la Società *Vittorio Emanuele* a costruire ed esercitare un tronco di ferrovia da Potenza a Conturai, sotto l'osservanza delle condizioni di questa convenzione ed annessovi capitolato, e mediante l'applicazione della semplice sovvenzione chilometrica di lire 16,000, ovveramente di costrurre ed esercitare una diramazione che dalla linea Cancello-Sanseverino arrivi a congiungersi verso Potenza a quella che discendere deve dalla foce del Basento.

Il Governo dovrà per altro far uso della suddetta facoltà entro quattro anni dalla data della legge d'approvazione della presente concessione.

Quando si verifichi il primo caso, la Società *Vittorio Emanuele* si intenderà colla Società italiana delle ferrovie meridionali per combinare un servizio cumulativo da Conturai e Napoli, ovveramente la prima percorrerà coi suoi convogli il tronco medesimo mediante quelle condizioni e quei compensi che saranno convenuti fra le due Società, e regolati ed approvati dal Governo, alle cui determinazioni la Società *Vittorio Emanuele* dovrà intieramente uniformarsi.

Nell'altro caso la Società *Vittorio Emanuele* dovrà acquistare dal Governo il tronco di ferrovia da Sanseverino a Cancello alle condizioni ed al prezzo di costo da accertarsi di comune accordo, ed in caso di dissenso, per mezzo di un arbitramento che avrà luogo secondo le norme tracciate negli articoli 38 e 39 di questa convenzione, per andare coi convogli a Napoli, percorrendo il primo tronco della linea Napoli-Ceprano.

Qualora la Società *Vittorio Emanuele* costruisca ed eserciti tutto intiero il tratto dalla foce del Basento a Sanseverino, la sovvenzione chilometrica applicata nella conformità stabilita all'art. 26, si limiterà per tutta la estensione della linea dal

Basento sino a Cancello al *maximum* di lire 14,000 per chilometro.

Se per andare a Napoli la Società si giovasse dell'ultimo tronco della ferrovia da Ceprano a Napoli, essa dovrà previamente intenderne le condizioni colla Società delle ferrovie romane.

Nel caso di acquisto per parte della Società *Vittorio Emanuele* della linea da Cancello a Sanseverino, essa assumerà pure il carico di ultimare ed esercitare alle stesse condizioni generali della presente convenzione il tronco da Sanseverino ad Avellino ora in costruzione per conto dello Stato, rilevando i contratti che saranno stati stipulati dal Governo per lo eseguimento di detta strada, e rimborsando a quest'ultimo le spese che avrà già incontrato per la detta costruzione all'epoca della consegna.

Art. 22.

Il Governo potrà con decreto reale ingiungere alla Società la costruzione e l'esercizio di una linea diretta da Taranto a Brindisi. Ciò avvenendo, anche questa linea s'intenderà concessa colle identiche condizioni di questa convenzione ed annessovi capitolato.

Art. 23.

A garanzia dell'esatto adempimento degli obblighi assunti colla presente convenzione ed annesso capitolato, la Società concessionaria, entro un mese dalla promulgazione sovracitata farà, nella Cassa dei depositi e prestiti, un deposito di cartelle corrispondente ad una rendita di lire 750,000.

In caso d'inadempimento di quanto è disposto nel precedente alinea di questo articolo, la Società, oltre al decadere dalla concessione, incorrerà senz'altro nella perdita della rendita di lire 750,000, che qual cauzione primordiale essa ha depositato nella predetta Cassa, come da dichiarazione della Direzione della Cassa medesima in data d'oggi.

La suddetta cauzione principale, e formare la quale si com-

puteranno le lire 750,000 di rendita di cui sopra, verrà restituita per quoti a misura che la Società giustificherà d'aver erogato nella spesa di stabilimento delle strade ferrate calabro-sicule, in ragione dei limiti di tempo sopra fissati per l'ultimazione delle diverse linee, una somma corrispondente a tre volte tanto l'ammontare del quinto da restituirsi.

Art. 24.

Le strade di ferro contemplate nella presente convenzione saranno possedute ed esercitate dalla Società con tutti quei diritti ed obblighi che risultano dalla presente, dal capitolato d'oneri che vi è annesso, ed in particolare dalla legge 20 novembre 1859, in quanto la convenzione e capitolato suddetto non vi deroghino, nè venga altrimenti stabilito per future disposizioni di legge.

Inoltre la Società rimarrà obbligata all'osservanza dei regolamenti governativi in vigore per la polizia, sicurezza e regolarità sull'esercizio delle ferrovie, e di quelli che saranno emanati in seguito all'accennato riguardo, ed in ordine all'organizzazione dei commissariati di controllo e di sorveglianza per la costruzione e per l'esercizio.

Art. 25.

La durata della concessione per le linee di strada ferrata contemplate in questa convenzione è fissata in novantanove anni dalla data della promulgazione della legge di approvazione della concessione medesima.

Art. 26.

Il Governo accorda alla Società per tutte le linee concesse colla presente, salvo le eccezioni di cui nell'articolo 21, una sovvenzione chilometrica di lire 14,000 all'anno, sina a tanto che il prodotto lordo chilometrico delle medesime non oltrepassi le lire 12 mila.

Allorchè il loro prodotto lordo aumenterà oltre le dodici mila lire, il sussidio annuo governativo diminuirà della metà

della differenza in più tra il prodotto lordo reale, e le lire 12 mila prese come limite minimo.

In ogni caso però l'ammontare del prodotto lordo e il sussidio a carico dello Stato non potranno mai eccedere le lire 29 mila per chilometro, per cui quando l'introito lordo raggiungesse le dette lire 29 mila, il Governo non corrisponderà più alcuna sovvenzione.

Quando poi il prodotto lordo delle strade ferrate di cui si tratta arrivasse a superare il detto limite delle lire 29 mila, lo Stato parteciperà a questo maggior prodotto per una terza parte.

La sovvenzione chilometrica, di cui sovra, verrà applicata anche alle sezioni di linea che saranno aperte man mano all'esercizio con autorizzazione del Governo prima dell'ultimazione dell'intera rete, ed allorchè in queste stesse sezioni sia eseguito in modo regolare tanto il servizio dei viaggiatori che quello delle merci.

Art. 27.

Inoltre lo Stato accorda a titolo di sovvenzione alla Società la somma di nove milioni di lire, sotto deduzione però dell'ammontare pagato dal Governo pei lavori eseguiti e delle provviste fatte fino alla consegna per conto del Governo stesso per i due tronchi già in costruzione nelle Calabrie e nella Sicilia, da Palermo a Trabia, e da Reggio a Lazzaro, non che del materiale fisso e mobile provvisto per l'esercizio del primo dei due tronchi suindicati.

Resta inteso che questa sovvenzione rimane esclusivamente attribuita alle linee di ferrovia che facevano parte della concessione Adami e compagnia.

Art. 28.

Soddisfatto che avrà agli impegni riguardanti lo scioglimento dell'attuale Società anonima per la costruzione delle ferrovie calabro-sicule, di cui parla l'art. 30, la Società *Vittorio-Ema-*

nuele avrà diritto alla riscossione della metà dell' ammontare del sussidio di nove milioni di lire, che le verrà pagato dopo fatte le deduzioni per le opere e provviste eseguite dal Governo, come all'articolo precedente, in numerario oppure in cedole del debito pubblico italiano al valore di piazza.

La seconda metà del sussidio le sarà pagata nello stesso modo dall'altra, dopo scorsi tre mesi dal primo pagamento

Art. 29

Saranno gratuitamente accordati alla Società tutti gli studi e progetti delle linee stati eseguiti dagl' ingegneri governativi.

Art. 30.

La Società *Vittorio-Emanuele*, la quale colla esibizione dei relativi contratti ha giustificato che, mediante l'intervento del sig. Carlo Laffitte, presidente di essa, trovasi proprietaria di 12,928 azioni di capitale e di 50,918 azioni di dividendo, e così di un numero di azioni della Società anonima attuale per la costruzione delle ferrovie calabro-sicule, superiore al numero prescritto dagli statuti per operarne lo scioglimento, si obbliga di promnovere e di ottenere nel termine di due mesi dalla data della promulgazione della legge di approvazione di questa convenzione lo scioglimento regolare della predetta Società anonima, dichiarando intanto di rinunciare nel proprio interesse, siccome sin d'ora rinuncia, ad ogni diritto appartenente alla predetta Società, ed obbligandosi a tenere in qualunque modo e tempo rilevato il Governo da qualsivoglia pretesa per parte della Società anzidetta e degli azionisti della medesima.

Resta inteso che la Società *Vittorio-Emanuele* nel proporre ed operare lo scioglimento della Società delle ferrovie calabro-sicule dovrà obbligarsi di pagare agli altri possessori di azioni quel corrispettivo medesimo che essa paga per l'acquisto delle azioni contemplate nei succitati contratti.

Resta inoltre inteso che la Società *Vittorio-Emanuele* dovrà

fare deposito presso l'Amministrazione dello Stato, o presso quella Società di credito o Casa bancaria che sarà accetta al Governo, delle 12,928 azioni di capitale e delle altre 50,918 di dividendo che a termini della succitata scrittura sono da consegnarsi al primo luglio ed al primo agosto prossimo, e che tale deposito dovrà, a garanzia del Governo, star fermo sino a tanto che sia stato regolarmente deliberato lo scioglimento della Società.

Art. 31.

La Società dovrà rilevare il Governo da tutti gli oneri da questo assunti in virtù di speciali contratti od affidamenti per eseguimento di lavori e provviste di qualsiasi genere relativi alle linee contemplate in questa concessione, per la esecuzione dei quali contratti il Governo trasmette i propri diritti alla Società che entrerà al suo luogo per tutti gli effetti, e la quale ne dovrà curare la continuazione ed il rigoroso adempimento.

Art. 32.

Quando il Governo volesse costruire egli stesso od accordare ad altri il diritto di attuare nuove linee di strade ferrate in diramazione di quelle da eseguirsi nella Sicilia, in conformità della presente concessione, la Società godrà del diritto di preferenza durante il periodo di dieci anni a partire dalla promulgazione della legge di approvazione della concessione, sempreché si sottometta ad accettare le condizioni che verranno nel primo caso proposte dal Governo, o che venissero nel secondo caso offerte da altri concorrenti, e ciò entro quattro mesi dal giorno in cui le condizioni di cui sopra le saranno notificate.

All'infuori dell'usufrutto quando le piaccia dello accennato diritto di preferenza nella Sicilia, la Società non potrà opporsi in alcuna guisa alla attuazione sia nella Sicilia che nelle Calabrie di strade ferrate che vadano a congiungersi o che attraversino quelle alla medesima accordate.

Art. 33.

Per riguardo al personale attualmente addetto all'esercizio del tratto di linea da Palermo a Bagheria la Società sarà sottoposta agli stessi obblighi assunti dal Governo relativamente a quello della linea *Vittorio Emanuele* ceduta, di cui all'art. 12 della presente.

La Società dovrà pure sotto l'osservanza degli obblighi suddetti conservare in servizio il personale attualmente addetto agli studi delle ferrovie calabro-sicule, ad eccezione dei due direttori generali e degli ingegneri capi del genio civile.

Il personale addetto alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie dovrà comporsi per ciascheduna categoria non meno di quattro quinti d'italiani.

Pei primi tre anni dalla data dell'apertura allo esercizio delle prime sezioni, una metà almeno del numero totale dei posti del servizio di esercizio dovrà essere riservata per gl'impiegati in disponibilità ed aspettativa, ed ai militari congedati, e volontari che combatterono le battaglie italiane; e dopo gli accennati primi tre anni il detto limite della metà potrà dalla Società ridursi al terzo.

Art. 34.

Le strade ferrate comprese nella presente concessione saranno originariamente eseguite per un semplice binario. I ponti però di una luce superiore ai dieci metri saranno fin da principio costrutti sopra una larghezza sufficiente da permettere, quando che sia, la apposizione del secondo binario.

Fintanto però che questo secondo binario non venga applicato, i sovra indicati ponti potranno servire pel movimento ordinario di persone e di carri.

Art. 35.

Sarà obbligo della Società di stabilire in quelle stazioni delle linee concesse, nelle quali sarà dal Governo giudicato necessario per la sicurezza e difesa delle strade ferrate, un locale

sufficiente con disposizioni convenienti e capaci per ricoverarvi carabinieri, guardie di sicurezza, doganieri e qualche drappello di truppa.

Lungo le dette linee poi, ed allo scopo di permettere la libera circolazione della forza armata distribuita nelle stazioni, verrà, nei siti ove non esiste alcuna strada ordinaria in prossimità delle ferrovie, costrutta e mantenuta a spese della Società una strada per cavalli, parallela ed il più possibilmente vicina alla ferrovia suddette, con una larghezza non minore di metri due e centimetri cinquante.

Inoltre in alcune delle case cantoniere verrà pure tenuta una camera a disposizione di qualche drappello di truppa che fosse necessario di temporaneamente collocarvi.

Art. 36.

La Società è autorizzata ed avrà l'obbligo di eseguire a proprie spese, ed acquistandone il diritto dai rispettivi proprietari, il taglio dei boschi che si trovassero in contatto colla ferrovia per una distanza media di un chilometro da una parte e dall'altra della strada ferrata, ben inteso senza che il Governo abbia alcun diritto sulla proprietà dei legnami ricavati, quando i boschi non siano demaniali.

Art. 37.

La Società dovrà pure stabilire a totale sua spesa un servizio di navigazione con piroscafi tra Messina e Reggio per mantenere la necessaria corrispondenza tra le ferrovie della Calabria e quella della Sicilia, e ciò alle speciali condizioni stabilite nel qui annesso capitolato.

Art. 38.

In qualsivoglia caso in cui nascessero difficoltà o controversie riguardo all' intelligenza ed all' eseguimento delle disposizioni contenute nella presente convenzione e nell' annessovi capitolato, la Società concessionaria dovrà dapprima rivolgersi al Ministero dei lavori pubblici, cui spetterà di determinare in

proposito. In caso di discrepanza tra il Ministero e la Società si ricorrerà al giudizio di arbitri, rimanendo su questo punto formalmente derogato ad ogni contraria disposizione di legge.

Gli arbitri saranno tre: due nominati rispettivamente da ciascuna delle parti ed il terzo dai due arbitri, appena seguita la loro nomina.

Art. 39.

Quando sia il caso di ricorrere all'arbitramento, la parte che per la prima ne farà la domanda, notificherà all'altra la scelta del proprio arbitro, invitandola a nominare il suo, e, qualora questa non aderisca all'invito entro quattordici giorni, il secondo arbitro sarà nominato a semplice istanza della prima parte dal Tribunale di commercio della capitale del Regno, legalmente comunicata all'altra parte, e fra cinque giorni da questa comunicazione Questo stesso Tribunale nominerà il terzo arbitro nel caso in cui i due primi arbitri non si accordino nella scelta del medesimo.

Fatta in doppio originale a Torino, li 9 luglio 1863.

Il Ministro delle Finanze
(Firmato): M. Minghetti.

Il Ministro dei Lavori pubblici
(Firmato): L. Menabrea.

Firmato: Charles Laffitte.

Il capo sezione al Ministero dei Lavori pubblici
Firmato: P. Marsi.

Per copia conforme:

Dal Ministero dei Lavori pubblici
Il Capo sezione
P. Marsi.

V.° *Il Ministro dei Lavori pubblici*
L. F. Menabrea.

ALLEGATO A.

NOTA del materiale di dotazione per ogni chilometro di lunghezza di via da Susa al Ticino, di cui parla l'alinea c, articolo 2.° dei preliminari

A) *Quattro ruotaie;*
B) *Due traversine;*
C) *Dodici cuscinetti intermediari;*
D) *Quattro detti di estremità;*
E) *Venti cunei di legno;*
F) *Dieci caviglie.*

Il Ministro delle Finanze
Sottoscritto MINGHETTI

Il Ministro dei Lavori pubblici
Sottoscritto MENABREA

Sottoscritto CHARLES LAFFITTE

Il Capo Sezione al Ministero dei Lavori pubblici
Sottoscritto P. MARSI

Per copia conforme
Il Capo Sezione
Sottoscritto P. MARSI

V.° Il Ministro dei Lavori pubblici
Sottoscritto MENABREA

CAPITOLATO D'ONERI

PER LA CONCESSIONE DELLE FERROVIE CALABRO-SICULE

TITOLO I.

Norme per gli studi e modalità regolatrici dei progetti delle linee.

Art. 1.

La Società *Vittorio Emanuele* concessionaria delle ferrovie calabro-sicula dovrà uniformarsi alle leggi vigenti nel paese per quanto riflette allo introdursi nelle altrui proprietà, affine d'eseguirvi le sue operazioni di rilevamento di piani e profili, scandagli del terreno, ed altro necessarie sia pello studio dei progetti, sia per tracciamenti definitivi d'esecuzione, sia perchè possano avere il loro regolare corso le formalità delle espropriazioni. Il Governo a sua volta dovrà emonare i decreti e dichiarazioni necessarie, acciocchè la Società ed i suoi agenti vengano riconosciuti nella loro legale qualità, muniti delle autorizzazioni che secondo le leggi è in facoltà del Governo stesso di concedere, ed assistiti dall'Autorità del medesimo in ogni circostanza in cui abbiano bisogno di ricorrervi.

Art. 2.

Nessun lavoro potrà essere intrapreso pella costruzione delle ferrovie e loro dipendenze senza l'autorizzazione del Ministero dei Lavori Pubblici.

Il tracciato ed il profilo delle ferrovie saranno determinati sulla produzione di progetti che comprendano per caduna linea o per caduna sezione di linea:

a) Un tipo planimetrico generale sulla scala di 1 a 2500 ed il profilo longitudinale nella stessa scala pelle lunghezze, ed in quella di 1 a 250 pelle altezze, le di cui quote saranno riferite al livello del mare preso per piano di paragone;

b) Un certo numero di profili trasversali nelle località più difficili, compresevi le sezioni trasversali normali della via;

c) Di un quadro contenente tutte le indicazioni relative alle lunghezze dei tratti rettilinei e curvilinei ai raggi delle curve, ed alle misure delle inclinazioni della linea rispetto all'orizzontale;

d) Di una memoria colla quale siano spiegate e giustificate le disposizioni planimotriche ed altimetriche essenziali di caduna progetto.

Art. 3.

La posizione delle stazioni, delle fermate, delle case cantoniere, e dei caselli di guardia; quella dei corsi d'acqua e delle strade ordinarie dalla ferrovia intersecate; quella dei punti in cui la ferrovia medesima verrà attraversata, sia a livello sia per sotto via, o per cavalcavia; quella delle opere servienti al passaggio delle acque; quella degli estremi delle curve, la misura dei raggi di queste, la divisione ettometrica e chilometrica, e la posizione dei profili trasversali dovranno venire regolarmente indicate tanto sul tipo planimetrico quanto sul profilo longitudinale, e ciò senza pregiudizio dei progetti speciali da presentarsi per ciascheduna di dette opere.

Il tipo planimetrico dovrà sempre comprendere una estensione di un ettometro da una parte e dall'altra dell'asse del progetto. Nelle traversate dei torrenti, fiumi o rivi di qualche considerazione gli si dovrà dare tanto al disopra quanto al disotto quella maggiore estensione che sarà giudicata necessaria affinchè nell'esame del progetto agevole riesca il formarsi un ab-

bastanza giusto criterio delle tendenze del corso, della convenienza della posizione, e della forma dei ponti da stabilirvisi, e della necessità, convenienza e sufficienza delle opere proposte e da proporsi per assicurarne la stabilità.

Pei tratti di ferrovia da costruirsi attraverso od in contatto degli abitati, saranno presentati piani speciali sulla scala di 1/1000.

Dal tipo planimetrico di ogni tratto dovranno apparire le condizioni della strada, cioè se a cielo scoperto od in sotterraneo, se al piano di campagna, oppure rilevata od abbassata sotto il medesimo, se a libero sterro o rilevato, oppure col sostegno o difesa di muri così superiori come inferiori.

Sul profilo longitudinale dovrà essere indicata la lunghezza d'ogni tratto in salita, in discesa od orizzontale, e la lunghezza dei tratti rettilinei, e dello sviluppo delle curve, vi dovrà pure essere notata la inclinazione assoluta e proporzionale per metro delle salite e delle discese.

Art. 4.

I profili trasversali normali della via dovranno comprendere tutte le principali condizioni di giacitura in cui essa verrà a trovarsi, cioè se a livello col piano della campagna, o colla sede del massicciato elevata più o meno di cinquanta centimetri sopra esso piano; se incassata o tagliata a mezza costa, se scavata nelle terre o nella roccia stabile, se con muri di sostegno al terreno superiori; se con muri di sostegno inferiori, atti unicamente a resistere alla spinta del contrapposto terrapieno; se con muri od argini di difesa contro il mare, o contro i fiumi e torrenti; se con parapetti od argini laterali nei tratti fiancheggiati da precipizi, e finalmente se aperta in sotterraneo con rivestimento semplicemente atto ad ovviare ai pericoli di decomposizione della roccia, o d'incomodi o pericolosi trapelamenti d'acqua, ovvero con rivestimento diretto ad opporre la necessaria valida resistenza all'instabilità della roccia o del terreno qualunque su cui venga eseguito il traforo.

Art. 5.

Per tutte le principali opere d'arte, e così pei ponti sui fiumi, torrenti e rivi, quando abbiano ad essere costrutti a più luci, o anche ad una sola luce che tocchi o superi i metri otto, per cavalcavia e sottovia di larghezza non minore di cinque metri, e pelle stazioni coi fabbricati loro attinenti, la Società presenterà dei progetti speciali.

Pelle opere minori, e così pei ponti, ponticelli, acquedotti e sifoni di una luce di minor larghezza di metri otto pei cavalcavia, e sottovia di minor larghezza di metri cinque pelle fermate, pelle case cantoniere e caselli di guardia, potrà la Società limitarsi a presentare dei moduli, i quali serviranno a regolarne la costruzione secondo la relativa importanza, e secondo la varietà delle esigenze della località e della loro destinazione.

In quelle stazioni che verranno designate dal Ministero, oltre i locali necessari a soddisfare a tutti i bisogni dell'esercizio, ed a quelli di cui parla l'articolo 35 della convenzione, vi sarà stabilito a spese della Società e messo a disposizione del Governo un locale pell' ufficio del commissariato governativo incaricato della sorveglianza dell'esercizio.

Inoltre, nelle principali stazioni da indicarsi dal Ministero delle finanze, dovrà la Società costruire a proprie spese, dietro concerti a prendersi, i locali occorrenti pelle operazioni doganali delle merci che si trasportano colla ferrovia e pegli uffizi relativi.

Art. 6

I progetti speciali ed i moduli di cui all'articolo precedente si comporranno di una memoria, nella quale dovranno le essenziali disposizioni delle opere venire spiegate e giustificate, e di un corredo di disegni in pianta, elevazione e taglio abbastanza sviluppati, per fornire una soddisfacente rappresentazione di esse opere in tutte le loro parti, e per dare una completa conoscenza delle loro forme, dimensioni e genere di struttura

I progetti speciali dei ponti sui fiumi, torrenti e rivi di qualche considerazione saranno accompagnati dal profilo longitudinale degli alvei sufficientemente estesi superiormente ed inferiormente alla ferrovia, e da un conveniente numero di sezioni trasversali dell'alveo suddetto allo scopo stesso al quale è diretta la maggior estensione del tipo planimetrico di esso alveo prescritta all'articolo 3.°

Formerà parte dei progetti delle stazioni non che dei moduli delle fermate il loro piano generale, sul quale dovrà essere chiaramente indicata la distribuzione di tutte le vie così principali che secondarie, il perimetro colle piazze e cortili esteriori, ed altre qualunque dipendenze, ed accessori, e finalmente la posizione dei fabbricati e di tutte le opere componenti la stazione o fermata colla regolare figura dell' area che ciascuna di esse opere e fabbricati dovranno occupare.

Art. 7.

Pei piani generali delle stazioni sarà adottata la scala di 1/500. I loro fabbricati, come altresì i disegni dei ponti, viadotti, ponticelli, acquedotti, sifoni, case cantoniere, caselli di guardia e traversate a livello saranno delineati in scala non minore di 1/100.

Scale maggiori, le quali potranno ascendere sino a quella di grandezza naturale, saranno adottate per quei particolari oggetti pei quali sia d'uopo di discernere le più minute misure, come sarebbero le cornici, le decorazioni architettoniche, le costruzioni in legno od in ferro, gli oggetti d'armamento della via e del materiale fisso delle stazioni e simili.

Art. 8.

Per quelle linee o sezioni di linee che cadranno in località difficili alla produzione dei progetti particolareggiati, secondo le norme e modalità spiegate ai precedenti articoli, dovrà precedere quella dei progetti di massima, corredati da un tipo planimetrico nella scala da 1 a 10,000, abbastanza esteso per far conoscere le condizioni della valle da percorrersi, da un profilo

longitudinale alla scala di 1|5000 pella lunghezze, e di 1|1000 pelle altezze, e da una serie di profili trasversali distinti, ovvero riportati sullo stesso tipo planimetrico, per mezzo di zone orizzontali quotate, onde far conoscere l'altimetria del terreno in tutta quella estensione che potrà riferirsi ai vari tracciati meritevoli d'esser presi in considerazione, il tutto accompagnato da una memoria spiegativa e giustificativa del tracciato che la Società avrà creduto preferibile.

Art. 9.

I progetti d'ogni specie, dovendo essere approvati dal Ministero, non potranno ritenersi adempiute a tale riguardo le obbligazioni della Società sino a che la detta approvazione non siasi ottenuta in modo definitivo, mediante l'introduzione all'uopo di quelle modificazioni, aggiunte e rettificazioni che prima di accordare la detta approvazione verranno dallo stesso Ministero prescritte.

Sarà cura della Società di presentare in tempo utile i progetti onde il loro esame e la loro approvazione non abbiano ad essere causa di ritardo nell'esecuzione.

Art. 10.

All'oggetto di evitare per quanto sia possibile la riforma dei progetti delle opere speciali, pel caso in cui venissero prescritte essenziali modificazioni sui progetti del tracciato planimetrico ed altimetrico, dovrà la presentazione di questi ultimi all'approvazione del Ministero precedere quella dei primi.

Art. 11.

In occasione dello studio dei progetti particolareggiati, la Società potrà proporre delle modificazioni ai progetti di massima adottati dal Ministero, quando ciò possa giovare all'opera sotto il rapporto sì di convenienza o di stabilità, come di economia, purchè le dette modificazioni non escano fuori dei limiti delle condizioni fondamentali del tracciamento di massima approvato.

Art. 12.

L'approvazione così assoluta come condizionata che il Go-

verno impartirà ai progetti emanerà per decreti ministeriali, i quali saranno comunicati alla Società per mezzo del commissario tecnico.

I progetti saranno presentati dalla Società in duplice esemplare, l'uno dei quali verrà alla medesima restituito al momento della comunicazione della rispettiva approvazione, e l'altro rimarrà a disposizione del Ministero.

Art. 13.

Le ferrovie comprese nella concessione saranno costrutte ad un solo binario, come è stabilito all'articolo 34 della convenzione, salvo nelle stazioni ed in quei tratti nei quali dovrà aver luogo l'incrociamento dei convogli, ed in cui per la sicurezza del servizio fossero giudicati necessari dei raddoppiamenti di via.

Sarà adottato il sistema del massicciato incassato tra banchine di terra, o quello del massicciato libero, secondo le diverse circostanze che faranno riconoscere all'Amministrazione governativa più opportuno l'uno che l'altro sistema.

Nel primo caso la larghezza superiore della strada, comprese le banchine, non sarà minore di metri 4,50.

Nel secondo la larghezza del corpo della strada a livello del piano, so cui dovrà essere posta la massicciata, non sarà mai minore di metri 5,50.

La larghezza della ferrovia tra le faccie interne dei parapetti dei ponti, di una luce non eccedente i metri dieci, degli acquedotti, sifoni e sottovia, non potrà essere minore di metri 4,50; la larghezza delle gallerie, misurate al livello dei regoli, non sarà minore di metri 4,70.

La larghezza poi tra l'una e l'altra faccia dei ponti di una luce superiore ai metri 10 non sarà minore di metri 9, onde servano allo scopo indicato all'articolo 34 della convenzione, ed i rostri delle pile di questi ponti dovranno essere innalzati sino al piano della cornice, e coronati da parapetti per servire di luogo di ritiro alle guardie nel passaggio dei convogli.

Affinchè i ponti di cui sovra possano servire al passaggio dei convogli della ferrovia ed a quello del carreggio ordinario senza inconvenienti, le due vie saranno separate per tutta la lunghezza dei ponti da una divisione in ferro o legname di sufficiente altezza.

Art. 14.

Laddove la ferrovia si troverà incassata sotto il piano del terreno naturale o tagliata a mezza costa, oltre ed all'infuori della larghezza prescritta secondo i casi all'articolo precedente, le sarà procurato uno spazio sufficiente per praticarvi rispettivamente da ambi i lati o dal lato del taglio un fosso di dimensioni proporzionate alle acque a cui dovrà dar scolo.

Queste dimensioni nel caso della massicciata libera non saranno però in larghezza mai minore di novanta centimetri alla sommità, e di trenta centimetri al fondo, ed in profondità minori di centimetri trenta; nel caso della massicciata incassata colla larghezza in fondo di trenta centimetri e colle scarpe inclinate a 45 gradi, i fossi non avranno profondità minore di sessanta centimetri.

Oltre a questi fossi nei tratti di strada incassati, e laddove una grande quantità d'acqua pel naturale pendio dei terreni superiori potesse o da un lato o da ambidue i lati versare sulle scarpe dei tagli, sarà tenuta la Società ad aprire altri fossi di proporzionata ampiezza al fianco ed a conveniente distanza dal ciglio di dette scarpe, per mezzo dei quali siano le acque condotte a scaricarsi fuori dei fossi laterali alla strada.

I fossi laterali, oltre al dover avere, come fu già superiormente prescritto, dimensioni di larghezza e profondità proporzionate al corpo delle acque a cui hanno a dare sfogo, verranno disposti con pendenza di fondo a questo medesimo scopo appropriata, deviando al bisogno per una conveniente quantità il profilo longitudinale di esso fondo dal parallelismo con quello della ferrovia, quando questa abbia troppo limitato pendio.

Per lo scarico dei fossi, il quale dovrà sempre aver luogo in modo innocuo tanto alle adiacenti proprietà pubbliche o private, quanto alla strada ferrata e sue dipendenze, verranno costrutti a traverso alla ferrovia tutti quegli appositi acquedotti che potranno essere riconosciuti necessari nel caso che la lunghezza della strada renda insufficienti al bisogno gli acquedotti o ponti da eseguirsi per l'attraversamento dei corsi d'acqua naturali o manufatti dalla linea intersecati.

Art. 15.

Le scarpe dei rilevati, tanto del corpo della ferrovia, quanto di qualsivoglia altra sua dipendenza od accessorio non avranno mai inclinazione minore dell'uno e mezzo di base per uno di altezza; quelle degli sterri potranno limitarsi all'uno ed un quarto per uno od anche all'uno per uno, secondochè potrà richiedere la naturale stabilità del terreno. La inclinazione delle suddette scarpe dovrà venire convenientemente aumentata, quando per guarentire la sussistenza e la buona conservazione del lavoro ne fosse riconosciuta la necessità o convenienza per cagione sia della natura del terreno, sia dell'altezza dei tagli e dei rinterri.

Ovunque le incassature ed i tagli cadano in roccie di tale natura da reggersi stabilmente in posizione verticale, o poco deficiente dalla verticale, le sovraddette scarpe potranno sopprimersi o ridursi alla sola misura richiesta dalla preaccennata natura della roccia.

Art. 16.

I sottovia, ossia gli edifizi col mezzo de' quali una strada ordinaria attraverserà la strada ferrata passandovi al disotto, avranno una luce non minore della larghezza normale della comunicazione che debbono servire, sia essa o non carreggiabile, sia pubblica, sia privata.

L'altezza della detta luce, se si tratterà di strade pubbliche carreggiabili, non potrà essere minore di metri cinque in chiave, se l'edifizio sarà di forma arcuata, o di metri quattro centimetri

trenta, ove l'edifizio sia coperto da travatura o da impalcatura orizzontale.

Per le strade private e per quelle semplicemente mulattiere, o destinate al passaggio di soli pedoni, la detta altezza sarà in ogni caso particolare determinata in correlazione all'uso a cui esse strade debbono servire.

Art. 17.

I cavalcavia, ossia gli edifizi col mezzo dei quali una strada ordinaria attraverserà la strada ferrata, passandovi sopra, avranno tra i loro parapetti larghezza non minore di quella normale della comunicazione che debbono servire, sia essa o non carreggiabile, sia pubblica, sia privata. L'altezza della luce dovrà essere tale che tra la copertura, sia arcuata, sia orizzontale, ed il piano dei regoli della via vi abbia pel libero passaggio dei convogli un' altezza non minore di quattro metri e centimetri ottanta.

La larghezza dei cavalcavia potrà essere limitata a metri cinque e centimetri cinquanta in tutti quei siti nei quali la strada ferrata non dovrà venire fiancheggiata da fossi, o nei quali senza di questa potrà provvedersi allo scolo delle acque con appositi acquedotti laterali, od in caso contrario dovrà venire aumentata per procurare sotto di essi uno spazio libero sufficiente pel passaggio dei detti fossi.

Le misure prescritte per la larghezza e per l'altezza della luce dei cavalcavia dovranno anche osservarsi pei ponti canali, col mezzo dei quali potesse occorrere di far passare le strade ferrate sotto corsi d'acqua sia naturali, sia manufatti.

Art. 18.

L'altezza delle gallerie dal piano superiore delle ruotaie alla chiave della loro vôlta non dovrà essere minore di metri cinque e centimetri cinquanta.

Per la sicurezza dei guardiani e dei cantonieri nelle gallerie saranno nei fianchi delle medesime praticate a distanza, alter-

nata dall'una e dall'altra parte, non maggiore di cinquanta metri, delle nicchie nelle quali possano comodamente ritirarsi tre o quattro persone.

L'apertura superiore dei pozzi per la ventilazione o per la costruzione delle gallerie non dovrà essere stabilita su alcuna strada pubblica; in ogni caso la bocca di essi pozzi dovrà essere circondata da un tamburo di muratura, alto per lo meno due metri; l'apertura inferiore dovrà cadere fuori della larghezza della galleria in uno dei suoi fianchi

Art. 19.

Le curve nella generalità dovranno avere un raggio che non stia al dissotto di metri quattrocento cinquanta.

Saranno però tollerate curve sino ad un minimo raggio di metri trecento, ovunque troppo gravi difficoltà si opponessero a sorpassare questo limite.

Nelle curve di un raggio non maggiore di metri quattrocento non si potrà adottare un'acclività superiore al tre per mille, allorchè le pendenze dei tratti rettilinei adiacenti non oltrepassino il sei per mille; se le accennate pendenze non supereranno il dieci per mille, l'acclività delle curve sarà limitata al sei, e nel caso finalmente che le pendenze medesime fossero più forti, la curve coll'indicato breve raggio dovranno mantenersi in quel minor limite di acclività che potrà essere consentito dalle condizioni dei luoghi.

Dove due o più curve tracciate con raggio non maggiore di metri mille si succedano l'una all'altra, esse non potranno congiungersi immediatamente, costituendo uno o più flessi contrari, ma dovranno essere separate da un tratto rettilineo di ferrovia che non abbia minore lunghezza di metri sessanta

Art. 20.

Secondo le esigenze locali, le pendenze delle ferrovie potranno essere leggiere, medie e forti.

Le pendenze leggiere non dovranno eccedere il cinque per mille, le medie il dieci e le forti il ventiinque.

Le lucc o sezioni di linea che percorreranno il litorale, non dovranno avere pendenze maggiori del sette per mille; solo potranno essere tollerate quelle del dieci per mille, quando grandi difficoltà e gravi spese siano d'ostacolo a pendenze minori.

Gli studi dei progetti dovranno essere regolati in modo che le pendenze superiori al limite oltre il quale la trazione dei convogli potrà esigere l'impiego di macchine di rinforzo o l'uso di macchine speciali siano tutte concentrate in una sola e medesima tratta, come è richiesto dai buoni principii dell'utile impiego della forza motrice, e quindi dell'economia delle spese di esercizio.

Le stazioni, per quanto è possibile, dovranno venir disposte orizzontalmente. Solo nel caso che al soddisfacimento di questa condizione si oppongano troppo gravi difficoltà e spese, la pendenza loro potrà portarsi sino al 2 e 5o per mille, evitando però di toccare questo limite in quelle parti in cui occorrerà di eseguire manovre dei veicoli a mano d'uomo.

L'asprezza del passaggio da una ad altra pendenza verrà sempre addolcita arrotondando con curve di grande raggio l'angolo sotto cui s'incontrano.

Nel caso di due forti pendenze in senso contrario, in maniera tale da formare una concavità al loro incontro, dovrà tra l'una e l'altra venir sempre interposto un tratto orizzontale, o di pochissimo pendio della lunghezza di un ettometro almeno

Art. 21.

I ponti, ponticelli, acquedotti, sifoni, sottovia e cavalcavia dovranno essere tutti d'opera murale o di ferro, o di struttura mista di queste due specie di materiale.

Art. 22.

La luce netta dei ponti e l'altezza degli archi e delle travate al di sopra delle acque saranno determinate in modo che nè le proprietà laterali, nè il buon regime stesso dei fiumi, torrenti o rivi si trovino in maggior pericolo di danni o sconcerti in cui prima non fossero.

I progetti dovranno comprendere le opere necessarie per soddisfare a questo scopo, e per assicurare tanto l'immunità della strada ferrata e delle sue dipendenze, quanto il libero sfogo delle acque in qualunque stato di essi fiumi, torrenti e rivi.

La larghezza delle luci dei detti edifizi dovrà pure essere giustificata all'atto della presentazione dei detti progetti.

Art. 23.

Le proposte d'attraversamento della ferrovia col mezzo di sifoni non saranno ammesse per quei corsi d'acqua naturali che non corrono perennemente con acque chiare, nè per quei canali manufatti che facciano promiscuo ufficio di raccoglitori degli scoli naturali di considerevoli estensioni di terreno, e siano soggetti a piene od a notevoli interrimenti; in ogni caso in cui questo genere di edifizi possa essere ammesso, le loro forme e dimensioni saranno regolate nel modo più conveniente per una facile e pronta espurgazione.

Art. 24.

L'altimetria delle ferrovie e delle loro dipendenze dovrà essere regolata in modo da guarentire pienamente l'insommergibilità della sede del massicciato sotto qualsivoglia massima piena conosciuta dei limitrofi fiumi, torrenti e rivi, e trovarsi sovrattutto nelle traverse dei medesimi in relazione al libero sfogo delle acque.

Quanto ai tratti che occorresse di stabilire lungo i lidi del mare, i progetti dovranno comprendere le opere necessarie per metterli al riparo dalle onde delle forti burrasche e, dove ne fosse il caso, anche dall'invasione delle arene, che tanto esse burrasche quanto i venti possono accumularvi, sia mercè una sufficiente elevazione del piano della suddetta sede, sia coll'interposizione di muri, argini, o moli talmente alti e robusti da ottenere siffatto intento.

Art. 25.

I tratti di ferrovia discorrenti in prossimità di precipizi e quegli altri nei quali la brevità dei raggi delle curve od altra circostanza qualunque potesse rendere meno difficili e più disastrosi i fuorviamenti dei convogli, ove non si possa disporre il profilo longitudinale in modo che essi vi scorrano incassati sotto il terreno naturale, dovranno dal lato del pericolo venire muniti di robusti parapetti od arginelli.

Art. 26.

Il ristabilimento delle comunicazioni delle ferrovie intersecate col mezzo di cavalcavia o di sottovia sarà sempre preferibile a quello delle traversate a livello ogni volta che la differenza tra i livelli rispettivi fra la strada ferrata e le strade ordinarie sia tale da permetterne la costruzione senza trarre ad ardui impegni od eccessive spese.

In caso contrario l'espediente delle suddette traversate a livello sarà ammesso nei progetti, salvo però a ridurle al minor numero possibile col portare due o più comunicazioni a confluire sulla ferrovia riunite con soppressione delle meno utili ed indispensabili, od in altro modo di equivalente effetto.

Esse dovranno venir chiuse all'uno e all'altro lato delle ferrovie con cancelli o con semplici barriere secondo la rispettiva importanza, i quali cancelli o barriere nelle strade pubbliche carreggiabili dovranno lasciare una larghezza libera di varco misurata a squadra colla strada ordinaria variabile da 4 a 6 metri, secondo la maggiore o minor importanza e frequenza del movimento che vi si esercita, e nelle strade private, e in quelle non carreggiabili la larghezza di metri 2 in 4 al più.

Mediante chine o salite più o meno dolci, ma non mai eccedenti l'inclinazione del 5 per cento, secondo l'importanza delle comunicazioni, la natura, e l'estensione degli usi a cui esse sono destinate, e le esigenze della naturale giacitura del terreno, sarà dato accesso alle traversate a livello in quei casi

in cui il piano della ferrovia non coincida con quello della strada ordinaria intersecata.

Art. 27.

La Società è tenuta a procurare una conveniente abitazione a fianco della ferrovia ai cantonieri ed ai guardiani incaricati della manutenzione e della sorveglianza della via, epperò sarà progettata la costruzione in muratura di case cantoniere e di caselli di guardia, e queste case e caselli saranno parte semplici, ossia a due sole camere, e parte doppie, cioè a quattro camere, salvo il soddisfare convenientemente nei siti richiesti all'obbligo di cui parla l'articolo 35 della convenzione.

Il numero delle une e degli altri e la loro posizione saranno determinate in relazione al numero delle traversate a livello, alle esigenze della sicurezza pubblica e al bisogno dei servizi della manutenzione.

Art. 28.

Lungo le linee concesse ed alle distanze meglio appropriate alle rispettive località saranno stabilite delle stazioni e delle fermate pel servizio dei viaggiatori e delle merci, pel deposito del materiale mobile e per poter provvedere ai bisogni di conservazione e di riparazione di questo.

Le stazioni saranno di diverse classi, secondo la maggiore o minore importanza dei luoghi che debbono servire, e secondo la natura ed estensione dei servizi che dovranno farvisi.

Dovranno essere appropriate al buon servizio tanto dei viaggiatori come delle merci, e dovranno essere provvedute di tutte quelle fabbriche e stabilimenti accessori che si richieggono pel pronto e buon servizio della strada ferrata, come tettoie di copertura, *hangars* pel carico e scarico delle merci, magazzini, rimesse per locomotive e per vagoni e via dicendo.

Il numero e la posizione delle stazioni e delle fermate saranno determinate dal Ministero sentite le proposizioni della Società.

I piani generali delle stazioni prescritti dall'articolo 6, non che i disegni dei loro fabbricati, saranno distesi in modo da soddisfare alle sovraesposte norme, e da far sì che risulti un complesso tale da giustificare che col di lui mezzo resterà abbondantemente provveduto ad ogni bisogno dei servizi da farsi in ciascuna stazione, e che niuno mancherà degli stabilimenti, lavori e meccanismi necessari per un esercizio della ferrovia completo, sicuro, semplice, facile ed economico.

Per ciò che concerne i locali da stabilirsi in alcune stazioni per ricovero dei carabinieri, doganieri e di qualche drappello di truppa, giusta la prescrizione dell'articolo 35 della convenzione, il Ministero concerterà colla Società il miglior modo di soddisfare alle esigenze del succennato servizio in modo conveniente.

Art. 29.

Salvo il caso di rinunzia da parte degli interessati ed aventi diritto, da essere comprovata mediante atto regolare ed autentico, i progetti definitivi dovranno in generale comprendere tutte le opere necessarie sia pel ristabilimento delle esistenti comunicazioni che dalle ferrovie rimanessero interrotte, sia per la conservazione dello scolo, e del libero corso delle acque, i cui condotti naturali od artificiali fossero interrotti o modificati dalle opere della ferrovia, e queste opere dovranno essere eseguite per cura ed a spese della Società.

Se la inosservanza di queste condizioni facesse nascere dei fondati richiami da parte degli interessati ed aventi diritto anche dopo l'approvazione dei progetti, e durante l'eseguimento dei lavori la responsabilità delle conseguenze di essa inosservanza ricadrà sulla Società.

Fra le comunicazioni alla cui conservazione importa di provvedere allorchè trattasi di paesi lungo il litorale, sono comprese quelle delle quali possono abbisognare gli abitati per mantenere la loro relazione colla spiaggia, e così quelle che interessano oltre al commercio l'esercizio della pesca e delle arti marittime,

e quelle che saranno indispensabili per assicurare la possibilità di ritirare in secco e di varare le barche pescherecce ed altri piccoli battelli.

Art. 30.

Ritenuto quanto è stabilito all'articolo 13 relativamente alla larghezza del corpo della ferrovia, l'altezza del massicciato, sul quale avrà a stabilirsi l'armamento della ferrovia non dovrà essere minore di centimetri cinquanta, e la sua larghezza uniforme sarà di metri tre e centimetri quaranta nei casi che venga incassato tra le banchine di terra, pari sarà la larghezza al piano delle rotaie del massicciato libero, al quale dovrà darsi in base la larghezza di metri 4 e centimetri 60.

Art. 31.

La ferrovia dovrà essere chiusa e separata dalle proprietà limitrofe con siepi, muri di cinta, barriere ed altri mezzi equivalenti ed appropriati alle specialità delle circostanze.

Art. 32.

La larghezza della via tra i margini interni dei regoli dovrà essere di metri 1,44 in 1,45, e nei raddoppiamenti di via la distanza fra i due binari non sarà mai minore di 2 metri.

La distanza però fra i binari principali nelle stazioni anche laddove essa non è richiesta maggiore della suddetta pel servizio delle piatteforme, ovvero per lo stabilimento dei marciapiedi dovrà essere di metri 2,80.

Art. 33.

L'armamento della ferrovia sarà fatto sopra traversine di non minore lunghezza di metri 2 e centimetri 60, ed ogni regolo di metri 5 e 40 di lunghezza, dovrà essere sostenuto da un numero di traversine non minore di 6.

Le traversine dovranno avere la forma prismatica, la loro sezione potrà essere semiesagonale, rettangolare o semicircolare.

In ogni caso la larghezza della base, colla quale poseranno sul terreno non sarà in alcun modo minore di centimetri 25,

nè minore di centimetri 12 e ½ la spessezza loro tra la detta base ed il piano sul quale dovranno venire affissi i cuscinetti.

Esse saranno di rovere (*quercus robus*) e di larice rosso (*pinus larix*). Potranno essere ammessi i legnami di essenza dolce, quando siano stati preparati secondo un sistema di preservazione di riconosciuta e sperimentata efficacia.

Art. 34.

I regoli, i quali saranno di ferro battuto, dovranno nei casi ordinarj essere del peso di 33 chilogrammi per ogni metro andante. Essi avranno la lunghezza qui avanti accennata, meno quelli da impiegarsi nelle curve di breve raggio, i quali saranno accettati con lunghezze minori da prestabilirsi.

Essi verranno congiunti l'uno all'altro col mezzo di stecche (*éclisses*), secondo quel sistema che all'atto dell'applicazione verrà prescritto dal Governo alla Società siccome raccomandato da ragioni di preferenza.

I cuscinetti saranno di ghisa e del peso di 9 chilogrammi.

Nel caso che venisse adottato il sistema Vignolles così detto all'americana, i regoli dovranno avere per metro corrente un peso non minore di 36 chilogrammi.

Art. 35.

Le disposizioni di cui nei precedenti due articoli potranno essere modificate o totalmente mutate quando un nuovo sistema fosse dimostrato migliore dall'esperienza.

In ogni caso il Governo dovrà far conoscere alla Società le sue determinazioni a siffatto riguardo all'atto dell'approvazione dei progetti particolareggiati.

Art. 36.

Colle stesse norme regolatrici dell'armamento della via principale sarà anche progettato l'armamento dei raddoppiamenti di via e delle vie secondarie delle stazioni.

Per l'armamento della via nelle traversate a livello, per gli svintoi nei raddoppiamenti di via e nelle stazioni, per le piat-

teforme, le stadere a ponte, i serbatoi d'acqua, le trombe idrauliche, le colonne idrauliche, i segnali a disco, le grue fisse e per ogni altro oggetto di materiale fisso delle stazioni, nei progetti prenderà norma la Società dal praticato nelle migliori fra le ferrovie costrutte e che si andranno costruendo, ed osserverà inoltre quelle istruzioni e determinazioni speciali che emaneranno dal Ministero all'atto della approvazione dei progetti definitivi.

Art. 37.

La Società dovrà stabilire sulla strada ferrata una linea di telegrafia elettrica pel servizio della locomozione, secondo il sistema che sarà da essa proposto ed approvato dal Governo.

Il Governo si riserva la facoltà di collocare sui pali della Società i fili della linea pel servizio pubblico, e quest'ultima sarà tenuta inoltre di provvedere nelle rispettive stazioni gli occorrenti locali pegli uffici degl'impiegati telegrafici governativi.

La Società sarà pure obbligata alla custodia ed alla manutenzione ordinaria del materiale esterno della linea, come pali, fili ed accessori, tanto di sua proprietà che di spettanza dello Stato, ed in questo dovranno uniformarsi alle direzioni degli agenti telegrafici del Governo.

Art. 38

In quei tratti nei quali l'andamento delle linee comprese nella concessione venisse ad intersecare le fortificazioni militari, od il buon regime e conservazione dei porti e spiaggie, dovranno nel relativo studio, d'intelligenza col Ministero dei lavori pubblici, prendersi gli opportuni concerti coll'Amministrazione della Guerra, oppure con quella della Marina secondo i casi, ed assoggettare i progetti a quelle condizioni ed avvertenze che le dette Amministrazioni saranno per proporre.

Art. 39.

La strada militare o di ronda che la Società ha l'obbligo d'eseguire giusta l'articolo 35 della convenzione, dovrà essere stabilita all'infuori dell'area occupata dalla strada ferrata e sue

dipendenze, ed essere costrutta secondo le modalità solite ad usarsi nelle strade ordinarie, provvedendo al passaggio delle acque con ponti, ponticelli ed acquedotti appositi, ad eccezione di quei fiumi e torrenti che richiedessero ponti di una luce superiore ai metri dieci, i quali potranno servire pella continuità delle comunicazioni.

TITOLO II.

Norme e condizioni regolatrici nell'eseguimento delle opere.

Art. 40.

Tutte le opere relative alla costruzione delle ferrovie comprese nella concessione saranno eseguite con materiali di buona qualità, e secondo le migliori regole dell'arte, sotto il controllo e la sorveglianza del Governo col mezzo de' suoi commissari, ed il personale tecnico da essi dipendente.

La sorveglianza governativa avrà per iscopo di riconoscere l'andamento delle opere, e di esigerne la buona e lodevole esecuzione in conformità delle disposizioni dei decreti ministeriali d'approvazione dei progetti e delle prescrizioni del presente capitolato. Essa però non impedirà alla Società di procedere nella distribuzione e condotta dei lavori nel modo che le suggerirà la sua industria, purchè questo modo non sia in opposizione alle disposizioni della convenzione e del presente capitolato, ma sia tale da guarentire insieme alla stabilità e durevolezza delle opere, la loro convenienza alla propria destinazione.

Art. 41.

Quando gl'ingegneri governativi riconoscessero che l'eseguimento delle opere non procede in conformità dei preaccennati principii, se la Società non si presterà alle riforme che dai medesimi loro verranno ingiunte, potranno essi ordinare la sospensione dei lavori, salvo il riferirne tosto al Ministero.

Art. 42.

Nel caso contemplato nell'articolo precedente, le controversie verranno risolte nei modi stabiliti agli articoli 38 e 39 della convenzione, a cui questo capitolato si riferisce, ma il tempo che verrà impiegato nel farle decidere mediante l'arbitramento, e nel quale i lavori dovessero rimanere sospesi, darà mai diritto alla Società di pretendere qualsivoglia dilazione di termini all'ultimazione delle opere, i quali s'intendono assolutamente invariabili. All'incominciamento di qualsivoglia lavoro dovrà farsi sempre precedere il tracciato planimetrico ed altimetrico del medesimo in modo regolare ostensibile e permanente.

Nei tracciamenti dei ponti eccedenti la luce di metri dieci si userà l'avvertenza di collocarne l'asse in modo che, conservandosi rettilineo quello della ferrovia, la maggior ampiezza riservata al passaggio dei carri o vetture corrisponda a monte od a valle della ferrovia, secondochè la strada ordinaria si troverà dall'uno o dall'altro lato.

Art. 43.

Nell'atto che si riporteranno sul terreno i tracciamenti dei progetti approvati, potrà la Società introdurvi, previo consenso del Ministero, delle modificazioni tanto nella planimetria che nell'altimetria, purchè le prime non cagionino un discostamento dalla linea maggiore di metri 300 da una parte e dall'altra della traccia del progetto approvato, nè introducano curve in maggior numero o di minor raggio di quelle che questa traccia presenterà, e le seconde non introducano più forti pendenze, nè deteriorino le condizioni dei passaggi che occorra di praticare sotto o sopra la ferrovia alle acque ed alle strade ordinarie.

Art. 44.

La Società dovrà acquistare in proprietà libera ed assoluta tutti i terreni, fabbricati ed altre proprietà e ragioni pubbliche e private qualsiasi necessarie per costruire e portare a stato di permanente esercizio la strada ferrata con tutte le sue di-

pendenze ed accessori di scarpe, fossi, siepi, steccati e muri di chiusura, argini ed opere di difesa, opere di conservazione, o di ristabilimento delle pubbliche comunicazioni, o del corso delle acque pubbliche, case cantoniere, e loro aiuole di contorno, caselli di guardia, fabbricati delle stazioni ed aree libere circostanti, necessarie per le commmicazioni, per gli accessi ai depositi, pei movimenti e per ogni compiuto servizio da farsi nelle medesime, così pei viaggiatori come per le merci.

I limiti sino a coi dovranno estendersi le occupazioni permanenti sono determinati dalla estensione materiale delle opere da eseguirsi col di più voluto, sia dalle leggi generali sul diritto di servitù relativamente alle distanze dei fabbricati, dei muri di cinta, dei piantamenti, dei fossi e degli scavi dalle proprietà del vicino, sia dalle leggi speciali vigenti, e che potranno essere poste in vigore sulle servitù legali delle ferrovie pubbliche e delle proprietà adiacenti, e per la polizia di essa ferrovia. Questi limiti verranno segnati in massima sulle sagome e profili normali prescritti all' articolo 4, non che sui piani speciali delle stazioni, case cantoniere e altre opere d'arte in cui importassa di farne particolare indicazione.

Il diritto che accorda alla Società l'articolo 187 della legge 20 novembre 1859 deve intendersi concesso coi riguardi dovuti all'esercizio della navigazione e delle arti marittime, e nella supposizione che i terreni ivi indicati non siano stati ceduti in proprietà od in affitto ai terzi; in caso contrario la Società dovrà tenere indenne il Governo e compensare i concessionari o locatari a termini di legge.

Le occupazioni così permanenti che temporarie delle altrui proprietà, verranno eseguite in conformità delle leggi attualmente vigenti, o che saranno progressivamente messe in vigore nel paese, alla rigorosa osservanza delle quali si dichiara tenuta la Società.

Dovrà quindi essa promuovere tutte le necessarie formalità e sostenerne le spese.

Art. 45.

Gli scavi di materiali che per necessità o per sua particolare convenienza la Società volesse praticare nei terreni superiori alla strada ferrata, saranno regolati e disposti in maniera da rimuovere ogni pericolo di immediati e prossimi scoscendimenti a di lei danno.

Quelli che si volessero aprire nei terreni inferiori dovranno essere dal lato della ferrovia disposti con scarpe non minori di quella per gli sterri, prescritta all'articolo 15, il ciglio della quale sarà tenuto a distanza orizzontale dalla linea della siepe, steccato o muro di chiusura, od in mancanza di questi, dal piede della scarpa del rilevato o da quello dei muri di sostegno, non minore della profondità dei detti scavi.

Gli scavi negli alvei dei fiumi, torrenti e rivi, saranno fatti in modo e colle precauzioni necessarie per evitare qualsivoglia deviazione od altro qualunque sconcerto nel regime dei detti alvei, che possa recare nocumento alle laterali proprietà pubbliche e private ed alla strada ferrata stessa.

Pari precauzioni dovranno usarsi nelle estrazioni di materiali dalla spiaggia del mare, nelle quali inoltre dovrà procedersi con osservanza delle leggi e regolamenti vigenti sulla polizia e sulla conservazione dei porti e spiagge.

Art. 46.

Non solo il corpo delle ferrovie e loro dipendenze verrà sostenuto e difeso con opere murali nelle località nelle quali si troverà esposto all'azione delle acque di mare e di quelle dei fiumi, torrenti, rivi e canali manufatti, ma anche dove lo richiedesse il bisogno di difesa o conservazione di qualche sottostante o sovrastante strada, od altra opera pubblica, o di qualche pubblico o privato edifizio di cui non si dovesse o potesse eseguire l'occupazione, così pure nei casi in cui lo esigesse il bisogno di

assicurare la stabilità dei terreni superiori, contro le frane o la caduta dei materiali che potessero nuocere alla permanente e sicura praticabilità delle ferrovie, e finalmente in quelli in cui ciò sia stato richiesto dalla tutela di qualche notabile interesse pubblico, come sarebbe di non nuocere all' esercizio delle arti marittime sulle spiagge, alla libertà delle comunicazioni ed alla pubblica igiene, nelle traverse od agli accessi degli abitati, nè di deturpare l'aspetto di questi.

Art. 47.

Gli alvei dei corsi d'acqua di qualunque natura saranno raddrizzati e trasportati convenientemente ovunque ciò occorra, per mettere nel debito accordo la loro direzione con quella degli edifizi, col mezzo dei quali dovranno attraversare le ferrovie, e saranno eseguite tutte le munizioni ed altre opere necessarie per assicurare la permanenza e l'innocuità di tali trasporti e raddrizzamenti.

Art. 48.

Le coperture degli edifizi servienti al passaggio di acque qualunque od al ristabilimento delle comunicazioni intersecate attraverso delle strade ferrate saranno a vôlte murali, sia laterizie, sia di buone pietre, oppure ad impalcature di ferro o ghisa, sorrette da travi o da centine dello stesso metallo.

Verranno permesse le coperture in lastroni di pietra di conveniente spessezza pelle sole luci di non maggiore larghezza di 60 centimetri ed anche per quelle di larghezza di un metro quando tra esse coperture e la sede del massicciato sia interposto un considerevole strato di terra.

Il punto supremo della schiena delle coperture non dovrà mai trovarsi a livello più alto di quello della sede del massicciato.

Sono eccettuati i casi della impalcatura di ferro o ghisa, nei quali i sostegni dell' armamento potranno far corpo immediate con quelli di esse impalcature.

Art. 49.

Gli attraversamenti delle linee di strada ferrata colle strade ordinarie per mezzo di sottovia avranno sempre luogo mediante tutte le opere necessarie per assicurarne in qualsivoglia circostanza la praticabilità, e così per ottenere che siano poste al riparo delle inondazioni, e che possano smaltirsene le acque delle quali non fosse possibile d'impedirvi l'introduzione.

Art. 50.

Le piegature delle strade ordinarie agli accessi così delle traversate a livello, come a quelli dei sottovia e dei cavalcavia saranno sviluppate in modo da offrire la maggiore possibile comodità e sicurezza in relazione alla natura del transito cui debbono servire.

Sarà evitata per tutto quanto sarà possibile la proposizione di traversate a livello alle bocche dei sotterranei, alle estremità immediate delle profonde incassature, specialmente se curvilinee, e nell'interno delle stazioni nell'intervallo compreso tra gli sviatoi estremi.

Nelle traversate a livello le ruotaie saranno munite di controruotaie di ferro, la larghezza delle quali dovrà eccedere di circa metri 1,50 la larghezza libera del varco determinato colle norme prescritte all'articolo 26 del presente capitolato.

L'incrociamento delle strade ordinarie colla ferrata mediante passi a livello dovrà eseguirsi il meno obbliquamente possibile e ad un angolo che sia non minore di quarantacinque gradi.

Il suolo delle chine e salite d'accesso alle traversate a livello, ai cavalcavia ed ai sottovia ed in generale quello di qualunque tratto di strada pubblica che sarà stato coi lavori delle ferrovie variato o modificato, dovrà venire dalla Società consolidato con buoni materiali e nella forma e modo di costruzione dei tronchi continuativi della comunicazione di cui fanno parte.

Art. 51.

La Società prima di porre mano a quella parte dei progetti per l'eseguimento dei quali occorrerà l'occupazione e trasporto di qualunque tratto di strada pubblica dovrà darne formale comunicazione alle Autorità amministrative preposte al governo di esse strade per abilitarle così alla ricognizione della convenienza e sufficienza nel suo interesse del progetto e delle condizioni sotto le quali ne sarà stata accordata la superiore approvazione, come a sopravvedere all'osservanza di esso progetto e condizioni.

Ad opera finita dovrà sempre la Società riportare dalle suddette Autorità una dichiarazione dell'eseguito lavoro.

Quando l'esecuzione dei lavori esiga l'interruzione di una preesistente comunicazione qualunque, essa non potrà mai aver luogo senza che prima non siansi stabiliti dei passaggi provvisionali riconosciuti sufficienti per comodo e sicurezza degli ingegneri del Governo.

Art. 52.

Meno il caso di alti sterri nel quale le case cantoniere e caselli di guardia potranno venire stabiliti presso il ciglio della scarpa del taglio, in tutti gli altri casi il loro piano terreno dovrà trovarsi prossimamente al piano delle ruotaie.

Qualunque particolare circostanza di località potrà esigere case cantoniere di ampiezza e di forma eccezionale, in siffatto caso esse formeranno materia di progetti e disegni speciali

La distanza della fronte di una casa cantoniera, dalla più prossima ruotaia di una ferrovia non dovrà mai essere minore di metri 5.

Oltre l'area che verrà occupata dal fabbricato propriamente detto, dovrà formare dipendenza libera di qualsivoglia casa cantoniera tutto intorno alla medesima una zona di terreno di estensione non minore di metri 5.

A comoda portata d'ogni casa cantoniera dovrà aversi salubre

acqua potabile in quantità sufficiente pei bisogni degli abitatori, onde è che quando queste non abbiano nelle adiacenze qualche mezzo sicuro, libero e permanente di provvedersene, vi si dovrà supplire coll'escavazione di pozzi, collo stabilimento di cisterne, o con altre disposizioni di effetto equivalente.

Le case cantoniere verranno collocate e costrutte in condizioni tali da offrire le debite guarentigie di stabilità e convenienza alla propria destinazione.

Quindi nella loro posizione, nella distribuzione interna, nell'ampiezza della pianta e nell'altezza dei membri dovranno possedere tutto ciò che è necessario per una comoda e salubre abitazione, al riparo delle ingiurie degli elementi ed al sicuro degli attentati dei male intenzionati.

Art. 53.

Le siepi vive e di chiusura saranno piantate in quei terreni ed in quelle posizioni nelle quali si conoscerà per esperienza che potranno vegetare.

Le chiusure necessarie in quei luoghi nei quali non potranno allevarsi le siepi consisteranno in barriere di legno od in muricciuoli da costruirsi in calce od a secco con appropriate dimensioni di altezza e di grossezza.

La chiusura dell'area delle stazioni sarà fatta con steccati di legno e di ferro sostenuti di tratto in tratto da pilastrini di muro secondo i moduli che la Società proporrà alla superiore approvazione all'atto della presentazione dei progetti speciali di esse stazioni.

Art. 54.

I materiali del massicciato sul quale dovrà stabilirsi l'armamento così della via principale delle strade ferrate, come delle vie secondarie dell'interno delle stazioni e loro accessi, saranno depurati dalle materie terrose e dalle pietre che in qualunque senso eccedano la misura di 8 centimetri.

Saranno parimente escluse dal massicciato le arene troppo

fine ed aride che possano essere troppo facilmente sollevate dai venti e dal moto dei convogli.

I materiali del massicciato dovranno essere di natura facilmente permeabile, al che quando non nuoca la mescolanza alle sabbie di una piccola porzione d'argilla che ne moderi la soverchia mobilità, esse potranno accettarsi.

Art. 55.

Le traversine ed i cunei d'affissione delle ruotaie ai cuscinetti dovranno essere di legname sano, spoglio della corteccia e dell'alburno; riguardo alle prime verranno rifiutate non solo quelle mancanti delle prescritte dimensioni, ma anche tutte quelle che presentassero irregolarità od alterazioni della sostanza legnosa, tali da pregiudicarne le condizioni di durevolezza o nuocere agli uffizi di resistenza a cui deggiono compiere.

Art. 56.

Le ruotaie colle stecche e chiavarde di loro congiunzione ed i cuscinetti colle loro caviglie saranno precisamente conformi ai calibri e modelli dal Ministero debitamente approvati. Nel peso delle ruotaie e dei cuscinetti stabilito all' art. 34, come anche in quello che venisse a stabilirsi in conseguenza dell'art. 35, sarà ammessa una tolleranza del 3 per cento.

Dovranno le medesime essere di ferro duro e compatto, ben saldato, non fragile a freddo e di grana fina, insomma della qualità la meglio atta a resistere all'azione delle ruote dei veicoli.

La loro fabbricazione dovrà essere eseguita con tutte le diligenze necessarie per ottenere la voluta perfezione.

Le stecche di congiunzione delle ruotaie a ragione di due per ogni congiunzione saranno di buon ferro battuto del peso non minore di chilogrammi 4 per caduna, assicurate alle dette ruotaie con quattro robuste chiavarde a vite e chiocciola per ogni congiunzione.

Pel passaggio di queste chiavarde le estremità delle ruotaie

medesime saranno traforate con fori di forma e grandezza conveniente a non impedire i movimenti di contrazione e di dilatazione delle ruotale medesime dipendenti dalle variazioni di temperatura.

I cuscinetti saranno modellati con tutta diligenza, ben diritti ed in isquadra. Le loro esterne superficie saranno nette, liscie ed unite senza risvolti, nè bitorzoli, nè rugosità. La ghisa da impiegarsi nella fabbricazione dei cuscinetti debb' essere grigia a grana omogenea, fitta e tenace. Le caviglie dovranno essere di ferro dolce e nervoso. Impiantate in un pezzo di trave di rovere per circa la metà della loro lunghezza, e poi ripiegata a colpi di mazza, la parte sporgente in modo tale che venga a formare un angolo di circa 45 gradi colla verticale, non dovranno soffrire alcuna alterazione, se anche dopo estratte vengano raddrizzate a freddo

Art. 57.

I fabbricati delle stazioni dovranno sempre comprendere i locali necessari per un conveniente alloggio di quegl'impiegati od agenti di cui pel lodevole esercizio delle ferrovie si crederà necessaria la continua presenza sul luogo

Tutta l'area delle stazioni, compiese anche le esteriori piazze d'accesso, verrà regolarmente appianata e coperta di uno strato di materiali arenosi e ghiaiosi che in qualunque tempo ed in ogni senso la renda di facile accesso e praticabilità, con una ben ordinata disposizione di piano, ed all'uopo con un sistema opportunamente combinato da acquedotti sotterranei, nell'area suddetta sarà piocurato un pronto e completo scolo delle acque decadenti dai tetti provenienti dai circostanti terreni ed altre qualunque.

L'ingresso delle stazioni, qualunque sia la loro importanza, sarà sempre guarentito da segnali a disco posti a distanza variabile a seconda dell'andamento planimetrico ed altimetrico della via ai due lati delle stazioni medesime.

Le stazioni saranno provvedute oltre dei binari doppi sviluppati, di quanto è richiesto dal pronto e sicuro servizio, coi necessari serbatoi anche delle piatteforme, grue, bilancie e pesi a bilico, vasche d'acqua per alimentare le caldaie e di quanto altro possa occorrere pel buon servizio medesimo. Tutto questo materiale sarà di buona qualità e costrutto secondo i migliori modelli. Le sale d'aspetto saranno mobiliate con comodità e decoro sufficienti e proporzionati all' importanza della stazione ed alla classe delle sale medesime.

Le latrine d'uso pubblico saranno decenti ed opportunamente collocate.

Art. 58.

Le fondazioni delle opere murali dovranno sempre essere stabilite in modo da assicurare che la base sulla quale insisteranno mai non venga a mancare, sia per effetto della pressione delle masse sovra incombenti, sia per le corrosioni e scalzamenti che possono esercitarvi le acque dei fiumi, torrenti, rivi e canali e quelle del mare.

Art. 59.

I legnami delle paratie delle murature di getto di fondazioni nell'acqua e quelli da impiegarsi per assicurare la stabilità di qualsivoglia genere di fondazioni delle opere d'arte, come pali e palanche per palafitte, travi e travicelli per collegamento e contegno di queste, per graticolati e zatteroni, per gabbie di difesa dagli scalzamenti, e per contegno dei selciati e sassaie saranno sempre di legno di rovere, o larice rosso e senza difetti di sorta, in pezzi di forme, dimensioni e regolarità di lavoratura convenienti alla loro destinazione, muniti e consolidati con robusta ferramenta quanta è necessario per la facile e completa infissione e per la permanente saldezza del collegamento nelle congiunzioni.

Art. 60.

Le gallerie o sotterranei dovranno essere rivestiti in buona

muratura cogli spessori che secondo le circostanze saranno prescritti dall'Amministrazione governativa in tutti quei siti in cui l'Amministrazione medesima ne riconoscerà il bisogno, sia a cagione della cattiva ed instabile roccia in cui dovrannosi aprire, o sia per le filtrazioni d'acqua o per la poca grossezza dello strato di suolo naturale sovrancombente alle gallerie stesse

Oltre all'uso che già si è detto potersi fare della pietra scalpellata nella copertura degli acquedotti e nelle fondazioni di questo genere di costruzione ne potrà essere prescritto l'impiego nei rivestimenti di tutta la parte soggetta allo sfregamento od all'urto delle acque e dei materiali che queste travolgono delle murature d'elevazione di un'opera qualunque, nelle parti eziandio di qualsivoglia opera maggiore esposte sia a consumo per loro uso naturale, sia ad essere alterate e guaste dalle vicende atmosferiche, dallo scolo delle acque o da atti di negligenza ed imprevidenza da parte dell'uomo, nelle opere di finimento e di decorazione dei ponti e viadotti e delle fronti murali degli ingressi dei sotterranei, nei pulvinari d'impostatura degli archi, quando un tal'mezzo sia ripntato conveniente per ripartirne su ampia base la pressione, negli spigoli dei piedritti, dei piloni e degli archi dei ponti, viadotti e simili.

Le pietre scalpellate a filari orizzontali estesi per tutta la spessezza dei muri e collocati a convenienti distanze verticali dall'uno all'altro, saranno anche impiegate come mezzo di ridurre ad uniformità i cedimenti nelle costruzioni qualunque di altezza considerevole, e nei rivestimenti dei sotterranei, quando queste costruzioni siano in piccoli materiali, quali sono i mattoni od in materiale di grossezza non uniforme, quali sono le pietre greggie.

Art. 61.

Nelle opere d'arte, di cui all'art. 5, potrà essere ammessa tanto la ghisa o ferro fuso, quanto il ferro battuto in spranghe ed in lamiera

L'impiego del ferro di qualunque specie nei piloni e nelle spalle dei ponti e viadotti sarà fatto regolando la spessezza delle pareti se avranno forma tubulare, non solo in ragione delle spinte e delle pressioni che dovranno sostenere da parte dei pesi sovrincombenti o contrapposti, ma anche in ragione degli urti od accidentali o permanenti a cui si troveranno esposte da parte delle acque, dei materiali che queste travolgano, o di altra causa qualunque.

L'impiego del ferro fuso per travi in sostegno delle impalcature dei ponti e viadotti non sarà ammesso quando la larghezza delle luci ecceda i metri 8. In siffatti casi il ferro fuso non potrà essere impiegato che in costruzioni centinate.

Le dimensioni delle travi, traverse ed archi in ferro battuto ed in lamiera di sostegno della via dei ponti e viadotti saranno regolate in maniera che la resistenza assoluta del ferro ai carichi permanenti od eventuali non abbia a sostenere sforzo maggiore di 6 chilogrammi per ogni millimetro quadrato di sezione.

Gli anzidetti limiti di lavoro della resistenza assoluta saranno ridotti alla metà o poco più nel caso dell'impiego del ferro fuso.

La stessa prescrizione è applicabile all'impiego del ferro battuto, della lamiera e del ferro fuso che fosse proposto od ordinato per le armature ed incavallature dei tetti di fabbricati, rimesse e magazzini e delle tettoie di copertura dei convogli nelle stazioni.

Potrà la Direzione tecnica esigere che la resistenza delle arcate e delle travate in ferro di qualunque edifizio sia sottoposta a prove così statiche che dinamiche prima che ne sia intrapreso l'esercizio.

Il sopraccarico statico da mantenersi sui ponti e viadotti per dodici ore almeno dovrà consistere in un peso uniformemente distribuito per tutta l'estensione dell'edificio in ragione di non

meno di 4 tonnellate per ogni metro di lunghezza di via presunto ad un solo binario.

La resistenza dinamica sarà cimentata con reiterati passaggi di una locomotiva con vetture, il tutto di un peso non minore di 100 tonnellate ed alla velocità di 45 chilometri all'ora.

Da queste prove dovrà risultare non solo l'immunità dell'opera da qualsivoglia guasto, rottura o spostamento di parti, ma anche l'assenza di qualsivoglia flessione permanente ed il pieno ristabilimento di quelle che avessero luogo sotto l'azione dei carichi di esperimento, eccettuate le depressioni esclusivamente dovute alla costruzione.

Saranno proposte nei progetti particolareggiati le disposizioni più convenienti per la conservazione della libertà dei movimenti di dilatazione e contrazione per l'effetto delle variazioni di temperatura quando la lunghezza delle travi e degli archi di un ponte metallico ecceda i 20 metri.

Art. 62.

La Società sarà tenuta di farsi legittimamente rappresentare sul luogo stesso dei lavori da persone idonee che farà formalmente conoscere ai commissarii tecnici governativi, ed alle quali si possano impartire gli ordini e fare le comunicazioni che il buon andamento dei detti lavori potrebbe richiedere.

Gli appaltatori ed i provveditori di materiali non saranno nè dal Governo, nè dai commissari tecnici riconosciuti se non nella qualità di dipendenti dalla Società, cosicchè sopra di questa peserà sempre la responsabilità del fatto loro.

Art. 63.

A misura che i lavori saranno ultimati su linee o sezioni di linee suscettibili d'essere utilmente aperte alla circolazione, si procederà sulla domanda della Società alla ricognizione, e se vi ha luogo al ricevimento provvisorio dei lavori da uno o più commissari da designarsi dal Ministero.

Visto il risultato del processo verbale di una simile ricogni-

zione, il Ministero, se lo crederà opportuno, autorizzerà la Società ad aprire l'esercizio delle linee o sezioni di linee, ed a percevere i prezzi di tariffa qui infra stabiliti.

Questi ricevimenti parziali non diventeranno definitivi che al ricevimento generale e complessivo di tutte le linee comprese nella concessione.

Art. 64.

Oltre alle prescrizioni, di cui all' art. 318 della legge sull'ordinamento della gestione delle opere pubbliche del 20 novembre 1859, riguardante il piano catastale delle ferrovie e loro dipendenze, ed il quadro descrittivo di tutte le opere d' arte che saranno state eseguite, dovrà la Società accompagnare questo quadro con un atlante contenente i disegni quotati di tutte le opere.

I terreni acquistati posteriormente dalla Società per soddisfare ai bisogni dell'esercizio, e che perciò diverranno parte integrante delle strade ferrate a misura del loro acquisto dovranno pur essere delimitati ed aggiunti al piano catastale, come anche saranno fatte le necessarie aggiunte all' atlante di tutte le opere d' arte eseguite posteriormente alla sua formazione.

TITOLO III.

Manutenzione ed esercizio.

Art. 65.

La Società sarà tenuta di stabilire lungo le linee di ferrovia dei guardiani e dei cantonieri in numero sufficiente per le ordinarie riparazioni della via, per la sicurezza del passaggio dei convogli e per quella della circolazione ordinaria sulle strade che attraversano a livello la ferrovia.

Art 66.

Oltre ai due stabilimenti per le grandi riparazioni prescritti dall'articolo 19 della convenzione, la Società avrà l'obbligo di attuare a sue spese in alcune stazioni delle linee officine apposite per le piccole riparazioni del materiale fisso e mobile.

Art. 67.

Le locomotive, le vetture dei viaggiatori, i carri e vagoni d'ogni specie saranno di buona e solida costruzione e secondo i migliori modelli. Dovranno inoltre soddisfare a tutte le condizioni che saranno prescritte dall'Amministrazione pei veicoli destinati alle varie specie di trasporti sulle ferrovie, ed essere costantemente mantenuti in buono stato e rinnovati ogniqualvolta ne sia riconosciuto l'uso pericoloso e sconveniente.

Il numero delle macchine e quello dei veicoli in servizio tanto per le persone, quanto pel bestiame o per le merci dovrà essere sufficiente a tutti i bisogni, non che a promuovere il maggior movimento possibile.

Art. 68.

Le caldaie delle locomotive saranno assoggettate alle prove di resistenze indicate dalle buone regole dell'arte.

Art. 69.

Le vetture dei viaggiatori saranno di tre classi; il Governo però si riserva il diritto di prescrivere, sentita la Società, l'attuazione di tariffe differenziali da punto a punto intermedio per facilitare il movimento sulle ferrovie delle classi meno agiate.

Le dette tre classi saranno tutte coperte e chiuse a vetri; si potranno stabilire vetture miste, i di cui compartimenti abbiano le condizioni delle classi a cui appartengono, come pure si dovranno adottare le così dette vetture di lusso a salone ed a *coupé*, le quali riuniscano tutti quei migliori perfezionamenti e comodità che saranno dall'Amministrazione governativa considerati di qualche utilità in siffatte specie di vetture.

Il Governo potrà esigere che uno o più compartimenti di

ogni classe sia riservato in ciascun treno alle donne che viaggino sole. Potrà pure anche esigere che siano lasciati in ciascuna specie di vetture fra un compartimento e l'altro delle apposite aperture a spiatoi, e che siano adottati tutti quegli altri trovati e perfezionamenti che saranno per essere riconosciuti convenienti all'intento di facilitare la sorveglianza per parte dei guardia-convogli e di impedire qualunque attentato contro la sicurezza dei viaggiatori.

Nei convogli diretti per viaggiatori, quando se ne riconosca il bisogno, dovrà comprendersi un vagone a latrine costrutto e foggiato secondo i migliori modelli che si conoscono.

Art. 70.

La Società sarà pure tenuta a far costrarre e tener sempre a disposizione dei Principi della Reale Famiglia e di quegli altri personaggi distinti che dovessero viaggiare sulle ferrovie sociali, e che gli venissero all'occasione indicati dal Governo un treno speciale composto di due vetture almeno e d'un carro a bagagli, fabbricati e disposti con quell'eleganza e lusso addicevole all'uso cui sono destinati. Il carro a bagagli, munito di freno, sarà disposto in modo da poter accogliere convenientemente le persone di servizio.

Art. 71.

Sarà la Società sottoposta al controllo ed alla sorveglianza dell'Amministrazione per tutto ciò che riflette la manutenzione e la riparazione delle ferrovie e loro dipendenze, la manutenzione del materiale, il servizio dell'esercizio, le operazioni commerciali, non gl'introiti e tenuta ad uniformarsi alle disposizioni, ai regolamenti emanati e da emanarsi concernenti il controllo e la sorveglianza anzidetta, ed il modo di effettuarli.

Tutte le spese che deriveranno dall'esecuzione delle misure prescritte dai detti regolamenti sono a carico della Società.

La Società si dichiara tenuta a sottomettere all'approva-

zione del Governo i regolamenti relativi al servizio ed all'esercizio delle linee, che le sono concesse.

Sulle proposte della Società il Ministero dei Lavori Pubblici determinerà il numero odierno delle corse, gli orari dei convogli per i viaggiatori e le merci, la minima e la massima velocità dei convogli medesimi e la durata del tragitto.

Art. 72.

Per tutta la durata della concessione la Società dovrà conservare in buono stato tutte le linee che le sono concesse ed ogni loro dipendenza, ampliare, ove occorra, le aree delle stazioni, i fabbricati esistenti e costruirne dei nuovi, aggiungere vie, scambi, piatteforme e quanto insomma il bisogno d'un regolare comodo e ben ordinato servizio saranno per richiedere, tenerle fornite di tutto il materiale mobile occorrente ad esercitarle lodevolmente.

Tutte queste spese così ordinarie, come straordinarie sono a carico della Società.

Art. 73.

Oltre alla sorveglianza ordinaria l'Amministrazione potrà delegare, ognora che lo stimi opportuno, uno o più commissari straordinari per riconoscere e constatare lo stato delle ferrovie e loro dipendenze e del materiale fisso e mobile.

Vengendosi a riconoscere, sia dal commissario ordinario preposto al controllo e sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie, come dai commissari straordinari, non adempiute in tutto od in parte le condizioni prescritte nel presente capitolato per ciò che riflette il detto esercizio e le sue dipendenze, ed ai difetti rilevati non rimediando la Società nel tempo fissato dal Ministero dei Lavori Pubblici, potrà questi provvedervi d'ufficio a maggiori spese della Società medesima.

Art. 74.

La sorveglianza esercitata dall'Amministrazione superiore finchè l'annuo prodotto non raggiunga il limite necessario per sgravare

il Governo del pagamento di qualsivoglia sovvenzione chilometrica si estenderà anche a riconoscere se il servizio venga regolarmente eseguito da un personale sufficiente e capace tanto nelle stazioni quanto lungo la via, ed occorrendo, l'Amministrazione superiore potrà prescrivere, sentita la Società, quegli aumenti e cambiamenti nel personale medesimo, quelle disposizioni e modificazioni negli ordini di servizio e nelle tariffe che sieno richieste dallo scopo di favorire un maggior movimento ed un aumento nel prodotto, e sentita, ben s'intende, la Società.

TITOLO IV

Collaudazione, riscatto della strada, sua riversibilità allo Stato e decadenza

Art. 75

Compiute le diverse linee contemplate nella presente concessione, il Governo ne farà eseguire la collaudazione generale per mezzo de' suoi delegati ed in contraddittorio di altri delegati della Società, e ciò allo scopo di riconoscere se siano state adempiute le prescrizioni di questo capitolato.

La collaudazione di cui sovra si riferirà a tutte le opere costituenti il corpo stradale, l'armamento della via, le stazioni, le case cantoniere di guardia ed altri edifizi accessorii, al materiale fisso e mobile.

Art. 76.

Se all'epoca della collaudazione si trovassero mancanze o difetti contro le prescrizioni di questo capitolato, la Società dovrà tosto rimediarvi; ove la medesima non vi si prestasse o lo facesse in modo incompleto, vi supplirà il Governo a spese di essa, compensandosi degli aborsi fatti sui primi prodotti della strada, che a tal uopo potrà far esigere essa medesima.

Art. 77.

Dopo il periodo di trent'anni dalla data della promulgazione della legge d'approvazione della presente convenzione, il Governo avrà in qualunque tempo la facoltà di riscattare la concessione di cbe si tratta; dovrà però darne avviso alla Società un anno prima di far uso del diritto di riscatto.

Il prezzo del riscatto sarà regolato come segue:

Si terranno a calcolo gli utili netti ottenuti dalla Società sui prodotti delle strade e sulla sovvenzione governativa nel corso di cinque anni precedenti quello in cui si vorrà effettuare il riscatto;

Si dedurranno le due minori annate, e si stabilira il medio prodotto netto delle altre tre annate;

Questo medio prodotto netto formerà l'ammontare di un'annua rendita che sarà pagata dal Governo alla Società per tutti gli anni che ancora mancheranno a compiere la durata della concessione;

La Compagnia avrà inoltre diritto di avere dal Governo, entro tre mesi dall'epoca del riscatto, il rimborso delle somme che le dovrebbero essere pagate al termine della concessione, a mente dell'articolo 79.

Art. 78.

Se il Governo non riscatta la concessione prima della scadenza dei novantanove anni, pel fatto solo di tale scadenza esso entrerà in possesso della strada ferrata e sue dipendenze, surrogando la Società in tutti i suoi diritti e nel pieno godimento di tutti i prodotti ed utili qualsiansi della strada medesima e come se essa fosse stata costrutta dal Governo.

La Società sarà tenuta di rimettergli in buono stato di manutenzione la strada di ferro ed ogni sua dipendenza immobile di qualsivoglia natura, come sarebbero i fabbricati delle stazioni, officine e magazzini, case di guardia, le barriere, la chiusura delle vie, i binari, le piatteforme, serbatoi d'acqua,

gine idrauliche, macchine fisse, ed in generale tutti gli altri oggetti immobili non destinati in modo distinto e speciale al servizio dei trasporti.

Se durante i cinque ultimi anni precedenti la scadenza naturale della concessione la Società non si porrà in grado di soddisfare esattamente al disposto dell' articolo precedente, il Governo avrà diritto di sequestrare il prodotto della strada e valersene per far eseguire d'ufficio i lavori che rimanessero imperfetti.

Art. 79.

Gli oggetti mobili, come macchine di locomozione, carri, vagoni, vetture d'ogni specie, mobili ed utensili delle stazioni, di tutto ciò insomma che non forma corpo colla strada ferrata e non è infisso al suolo, come le ruotaie e l'altro materiale fisso, saranno rilevati dal Governo, purchè riconosciuti servibili all'esercizio ed alla manutenzione della strada e pagati a prezzo d'estimo nei tre mesi successivi alla consegna.

Il Governo rileverà pure a prezzo d'estimo il combustibile, olii, grassumi ed altri oggetti ed approvvigionamenti che si trovassero nei magazzini della Società alla suddetta epoca della scadenza, limitatamente però a quella quantità che si riconoscerà sufficiente all' esercizio ed alla manutenzione della strada per mesi sei.

Art. 80.

Se nei periodi fissati dalla convenzione per l' ultimazione delle diverse linee concesse la Società non avesse ultimati i lavori, o non si trovasse in grado di attuare l'esercizio, ovvero che avesse lasciate inadempiute altre condizioni della concessione; s'intenderà di pieno diritto decaduta dalla concessione medesima, senza che occorra alcuna dichiarazione o costituzione in mora.

In tal caso la porzione della cauzione che non fosse per anco stata restituita od il valore dei terreni ed opere d'arte

sino all'ammontare dell'intiera cauzione medesima s'intenderanno di pieno diritto passati in proprietà dello Stato.

In questa circostanza il Governo provvederà al proseguimento ed al compimento delle strade e delle opere tutte che fossero rimaste imperfette; osservando le prescrizioni degli articoli 211, 212 e 213 della legge sull'organizzazione delle opere pubbliche in data 20 novembre 1859.

Art. 81.

Se, compiuta ed aperta al pubblico qualche sezione delle strade ferrate o tutta intiera la rete concessa l'esercizio di essa venga ad interrompersi in qualche punto senza che la Società vi provveda immediatamente, o se l'esercizio medesimo venga eseguito con gravi e ripetute irregolarità, l'Amministrazione superiore prenderà a spese e rischio della Compagnia le misure necessarie per assicurare provvisoriamente il ristabilimento regolare e sicuro del servizio.

Art. 82.

Se, dopo scorsi tre mesi dall'organizzazione del servizio provvisoria di cui nel precedente articolo, la Società non abbia giustificati i mezzi di riprendere l'esercizio in condizione normale, essa decadrà dalla concessione e si procederà, nel modo superiormente stabilito pel caso della decadenza pronunziata, per non aver compiuta ed aperta all'esercizio la strada ferrata di cui si tratta nel tempo prescritto.

Art. 83.

Le disposizioni degli articoli 80, 81 e 82 che precedono non saranno applicabili e la decadenza non avrà luogo pel caso in cui la Società comprovasse regolarmente di non aver adempiuto ai suoi obblighi in seguito a circostanze prodotte da forza maggiore.

TITOLO V.

Tariffe e condizioni relative ai trasporti dei viaggiatori e delle merci.

Art. 84.

Per indennizzare la Società dei lavori e delle opere che essa assume in adempimento della presente concessione, e sotto la espressa riserva e condizione che ne adempierà esattamente tutti gli obblighi, le viene accordata, per tutto il periodo della concessione stessa, l'autorizzazione di riscuotere le tasse di trasporto in base di quelle medesime tariffe in vigore sulle strade ferrate dello Stato, salvo le eccezioni di cui parlasi in questo titolo medesimo.

Queste medesime tariffe saranno applicate alle sezioni e tronchi che venissero aperti prima dell'ultimazione dell'intera linea.

La Società ed il Governo potranno, per ulteriori accordi nei limiti delle tariffe suddette, formare delle tariffe definitive allo scopo di adottare riguardo ad esse un sistema uniforme per le varie reti di strade ferrate che comunicano fra di loro.

Art. 85.

L'applicazione delle tariffe si farà parimente colle stesse norme fissate per le dette strade ferrate dello Stato e sotto l'osservanza di un regolamento proposto dai concessionari ed approvato dal Governo.

Resta pure proibito, senza l'accennata autorizzazione, di fare facilitazioni e convenzioni speciali con spedizionieri ed impresari di trasporti.

Art. 86.

Le spese accessorie, come sono quelle di caricamento, deposito e magazzinaggio nelle stazioni della strada ferrata e locali attinenti, e relativi diritti di sosta, saranno fissati con

regolamento speciale da sottoporsi all'approvazione dell'Amministrazione superiore.

Art. 87.

Le tariffe ed i regolamenti di cui negli articoli precedenti dovranno rimanere costantemente affissi in tutte le stazioni tanto principali quanto secondarie, ed in luogo in cui possano essere facilmente veduti da ognuno. E quando vi siano portati variazioni dovranno essere pubblicati di nuovo.

Per le variazioni di tariffa le nuove pubblicazioni dovranno precedere almeno di quindici giorni l'epoca in cui verranno messe in attività.

Art. 88.

Mercè le percezioni dei diritti e coi prezzi stabiliti colle adottate tariffe, e sotto la osservanza dei precetti contenuti negli articoli di questo capo, la Compagnia contrae l'obbligo di eseguire costantemente, con esattezza, prontezza, e senza concedere preferenze a chicchessia, il trasporto dei viaggiatori, del bestiame, delle derrate, mercanzie e materie d'ogni natura che le saranno consegnate, salve le eccezioni stabilite nelle citate tariffe dello Stato.

Art. 89.

Se non intervengano circostanze speciali, ogni convoglio ordinario e regolare di viaggiatori dovrà contenere un numero sufficiente di vetture d'ogni classe pel servizio dei viaggiatori che si presenteranno negli uffizi della stazione.

Art. 90.

Ogni sotterfugio tendente a defraudare la Società delle tasse che le sono dovute pei trasporti; ogni tentativo di viaggiare, senza pagare tutta o parte della tassa, nelle carrozze della Società; ogni falsa dichiarazione della qualità o del peso di una merce, ogni agglomerazione in un'unica spedizione di articoli appartenenti a classe diversa, o diretta a persone diverse, darà

diritto alla Società di esigere il pagamento del triplo della somma della quale si è tentato di defraudare la Società stessa.

Queste disposizioni saranno inserite nella tariffa a stampa della Società.

Art. 91.

In caso di straordinaria carestia di viveri, il Governo avrà diritto d'imporre una riduzione sulle tasse di trasporto pelle derrate alimentari fino alla metà del massimo portato dalle tariffe.

Art. 92.

Ai trasporti di persone e di oggetti per conto del Governo sulle ferrovie concesse alla Società sarà applicata la seguente tariffa speciale

Grande velocità.

1.° Militari, marinai, loro assimilati, e carabinieri reali;

Per ogni posto in vetture di 1.ª classe L. 0,025 al chilom.

Id. 2.ª id. » 0,018 id.

Id. 3.ª id. » 0,0125 id.

Le famiglie dei detti militari, marinai, carabinieri, in occasione di cambio di residenza per ragione di servizio, avranno diritto alla riduzione della metà sui prezzi di tariffa,

2.° Per ogni tonnellata di bagaglio divisibile da 10 in 10 chilogrammi, L. 0,20 al chilometro,

Per un cavallo in vagone-scuderia, L. 0,12 al chilometro;

Per un cavallo in vagone-bestiame, » 0,06 1/4 id

Per una vettura a due ruote » 0,15 id

Id. a quattro ruote » 0,25 id

3.° Doganieri, guardie di pubblica sicurezza e indigenti, in vetture di terza classe, L. 0,025 per posto e per chilom.;

4.° Detenuti ed agenti di scorta da trasportarsi in uno speciale compartimento di vetture di terza classe, per ogni posto L. 0,025 al chilometro,

Qualora il Governo fornisca alla Compagnia apposite vetture cellulari, essa dovrà trasportarle, se cariche, mediante il semplice pagamento dei prezzi dei posti occupati dai detenuti e dagli agenti di scorta, e gratuitamente se vuote;

La pulizia, l'illuminazione e l'ingrassamento delle vetture cellulari sono a carico della Società durante il tempo in cui queste rimangono sulle sue linee;

5.° Il numerario di qualunque specie sarà tassato in ragione di centesimi 25 per ogni migliaio di lire per i primi 140 chilom., e pel di più, un centesimo per ogni dieci chilometri;

6.° Nei sovra indicati prezzi non è compresa l'imposta del decimo.

Piccola velocità.

7.° Materiali d'artiglieria, vettovaglie ed ogni altro oggetto di spettanza dell'Amministrazione della guerra e della marina, tabacchi, sali ed altri generi di privativa demaniale, L. 0,06 per tonnellata e per chilometro, coll'aggiunta del dritto fisso di L. 0,50 la tonnellata per ogni operazione di carico e di scarico effettuato dalla Compagnia;

8.° Per ogni cavallo o mulo trasportato in vagone-bestiame, L. 0,03 per chilometro;

9.° I carri sì a due che a quattro ruote e gli affusti da cannone saranno tassati in ragione di centesimi 8 ciascuno e per chilometro se vuoti, ed in ragione di centesimi 12 pure per chilometro se i carri contengono materiali da guerra, e gli affusti si trovano provvisti di cannoni;

10.° Alle polveri ed alle altre munizioni da guerra che non venissero trasportate sui carri d'artiglieria sarà applicata la tariffa di L. 0,075 per tonnellata e per chilometro, coll'aggiunta del dritto fisso sovra stabilito per le operazioni di carico e scarico;

11.° Qualora pel trasporto delle polveri e munizioni da guerra fossero necessari convogli speciali, la Compagnia avrà diritto ad un maggior prezzo da convenirsi.

Disposizioni comuni ai due mezzi di trasporto.

12.° Il Governo stabilirà con apposito regolamento, sentita la Società, i titoli giustificativi, mediante i quali i trasporti fruiranno della sovra indicata tariffa speciale, come pure le norme e le cautele da osservarsi nei trasporti stessi sì per quanto concerne le persone come per ciò che si riferisce alle materie ed al bestiame;

13.° Se le tariffe generali che la Società è autorizzata ad applicare ai trasporti sulle linee, giusta l'articolo 84 del presente capitolato, venissero ridotte, il Governo avrà diritto, dopo un decennio dalla data della presente concessione, di ottenere pel trasporto da eseguirsi per suo conto un ribasso sulla tariffa speciale, stabilita in quest'articolo, tenuto calcolo del ragguaglio esistente fra le suddette due tariffe.

Art. 93.

Quando il Governo avesse bisogno di spedire masse di truppa o materiali ed oggetti attinenti al servizio militare ad un punto qualsiasi della rete concessa, la Società sarà tenuta di mettere tosto a di lui disposizione tutti i mezzi di trasporto di cui essa dispone per l'esercizio della sua linea.

Art. 94.

Il servizio di posta per tutte le lettere e pei dispacci del Governo da una estremità all'altra delle linee o da punto a punto delle medesime, sarà fatto gratuitamente dalla Compagnia nel modo seguente:

1.° Nei treni ordinari di viaggiatori e di mercanzie che saranno designati dall'Amministrazione superiore, la Compagnia sarà obbligata di riservare gratuitamente un compartimento

speciale abbastanza vasto pei bisogni dell'Amministrazione delle Poste, destinato a riceverví, oltre alle valigie delle lettere e dei dispacci, anche l'agente postale incaricato di questo servizio;

2.° Se il volume delle valigie di posta o le circostanze del servizio rendessero necessario l'impiego di vetture speciali, ovveramente se l'Amministrazione delle poste volesse stabilire degli uffici postali ambulanti, la Compagnia sarà obbligata di fare il trasporto con qualsivoglia treno ordinario, sia d'andata che di ritorno, anche di questi veicoli, i quali dovranno essere costrutti e mantenuti a spese della Società mediante il rimborso da convenirsi d'accordo. Questi vagoni saranno eseguiti secondo i modelli che saranno forniti dall'Amministrazione delle poste;

3.° L'Amministrazione delle poste non potrà esigere alcun cambiamento nè negli orari, nè nel corso o fermate dei convogli ordinari. Se essa vorrà servirsi di un treno speciale che corra con velocità ordinaria ed anche eccezionale, la Società non potrà rifiutarsi, ma in questo caso la medesima verrà compensata delle spese che saranno determinate di buon accordo o a giudizio di periti;

4.° Quando l'Amministrazione delle poste domandi un convoglio speciale, la Compagnia avrà diritto d'aggiungervi vetture pei viaggiatori d'ogni classe e vagoni pel trasporto di merci a grande velocità, a suo proprio profitto, purchè il servizio postale non ne sia pregiudicato;

5.° Il peso delle vetture pel servizio delle poste non potrà col carico eccedere quattro mila chilogrammi; per un peso maggiore, sino agli otto mila chilogrammi, l'Amministrazione stessa pagherà in ragione di tariffa generale; oltre agli otto mila chilogrammi la Compagnia non sarà obbligata al trasporto;

6.° Finchè non è compiuto interamente lo sviluppo delle linee concesse, dovrà la Società prestarsi a trasportare gratuitamente sui tronchi anticipatamente messi in esercizio con con-

vogli ordinari le vetture del corriere montate sui *truchs*, che saranno pure fornite gratuitamente;

7.° Nelle stazioni in cui l'Amministrazione delle poste lo giudicherà necessario, la Compagnia dovrà cedere per un prezzo da stabilirsi d'accordo od a giudizio dei periti, l'uso di un locale sufficiente per ufficio postale o per deposito delle valigie opportunamente collocato, purchè non comprometta il servizio della Società e non la obblighi a costruzioni o lavori speciali;

8.° L'Amministrazione delle poste rinunciando alla facoltà concessale ai numeri 1 e 6 di questo articolo, potrà invece richiedere alla Compagnia, che i capi convoglio ricevano essi i pacchi di lettere e dispacci per consegnarli ai capi delle differenti stazioni, i quali ne faranno per parte loro consegna a quegli agenti o delegati dell'Amministrazione delle poste che saranno incaricati di venirli a ricevere nelle stazioni medesime;

9.° L'Amministrazione superiore si riserva il diritto di stabilire a sue spese gli *stanti* ed apparecchi necessari per lo scambio dei dispacci a convoglio corrente, ferme che questi *stanti* ed apparecchi per la natura loro e le loro disposizione non siano d'impedimento nè di pericolo alcuno alla circolazione dei convogli, nè al servizio delle stazioni.

Art. 95.

La Società potrà trasportare gratuitamente sulle proprie linee le lettere ed i pieghi risguardanti unicamente l'amministrazione e l'esercizio delle ferrovie concesse in conformità delle leggi in vigore sulla privativa delle poste.

Art. 96.

La Società è tenuta al trasporto gratuitamente nelle vetture di qualunque classe dei commissari ed altri funzionari governativi addetti alla sorveglianza della strada, sia durante la costruzione che nel tempo dell'esercizio, degli agenti della dogana, degli ufficiali del telegrafo incaricati di visite e ricognizioni lungo le strade ferrate, nonchè degli ufficiali di posta in

servizio negli uffizi ambulanti e degli altri incaricati della sorveglianza di detti uffici.

Art. 97.

La Società, previa l'approvazione del Ministero, potrà stabilire corse speciali e temporarie sulle diverse linee concesse, o da punto a punto delle medesime, ed anche diminuire per consimili corse le tariffe pel trasporto dei viaggiatori, bagagli, bestiame e merci, e ciò tanto in occasione straordinaria di feste, fiere e mercati, ecc., come in altre circostanze che fossero tenute profittevoli.

Art. 98.

Tosto che una delle linee ferroviarie concesse si troverà congiunta ad altre ferrovie, la Società *Vittorio Emanuele* dovrà concertarsi colle Amministrazioni di dette ferrovie per effettuare un servizio cumulativo, cioè direttamente, e per quanto possibile senza rinnovamenti di spedizione, i trasporti dall'una all'altra linea dei viaggiatori, dei bagagli, delle merci, sia a grande che a piccola velocità.

A tale uopo sarà cura della Società *Vittorio Emanuele*, salvo l'approvazione del Governo, di concertare con le Amministrazioni delle altre ferrovie gli orari dei convogli destinati a fare corrispondere tra loro i punti principali delle linee in servizio cumulativo, e di convenire i patti e le condizioni dell'uso reciproco del materiale mobile pel detto servizio.

Art. 99.

La Società sarà obbligata a consegnare al Ministero dei lavori pubblici al principio d'ogni anno cento biglietti gratuiti da viaggiatore per ciascheduna delle classi stabilite, valevoli per una corsa di andata e di ritorno, per servirsene in favore di funzionari pubblici od altre persone che dovessero viaggiare per ragioni di servizio.

Inoltre la Società consegnerà al Ministero suddetto trenta biglietti di libera permanente percorrenza su tutta la rete delle

linee concesse nelle vetture di prima classe, i quali verranno rinnovati soltanto di anno in anno.

Il Governo però dovrà a sua volta porre a disposizione degli amministratori della Società altrettanti dei suaccennati biglietti valevoli per tutte le strade ferrate appartenenti allo Stato.

Art. 100.

Se dopo quindici anni dalla data dell'apertura all'esercizio di tutte le linee comprese nella presente concessione il prodotto netto della ferrovia suddetta ecceda il dieci per cento, sul capitale speso nella costruzione, sarà in facoltà del Governo di ordinare riduzioni di tariffa.

TITOLO VI.

Disposizioni diverse

Art. 101.

Le linee di strade ferrate comprese nella presente concessione rimangono dichiarate opere di pubblica utilità, e quindi saranno applicate le leggi e regolamenti che sono od andranno in vigore nelle Calabrie e nella Sicilia, risguardanti le espropriazioni forzate sia pei lavori principali che per le opere accessorie, come per le occupazioni permanenti o temporanee, ivi compreso il taglio dei boschi cui è parola all'art. 36 della convenzione.

Art. 102.

Tutti i contratti ed atti qualsiansi che la Società concessionaria stipulerà relativamente all'adempimento della concessione, saranno soggetti al diritto fisso di una lira italiana, ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale d'insinuazione e di registro.

Art. 103.

La Società potrà introdurre dall'estero nello Stato, in franchigia di dazio, il ferro, i regoli, le locomotive, i *tenders*, i metalli ed in genere tutto ciò che è necessario alla costruzione ed all'attuazione dell'esercizio delle strade ferrate calabro-sicule

Il modo di regolare l'accennato diritto sarà determinato dal Ministero delle Finanze, con apposito regolamento da emanarsi sentita la Società.

Art. 104.

I monumenti che potranno essere scoperti nella esecuzione dei diversi lavori delle ferrovie non dovranno essere menomamente danneggiati. La Società dovrà darne avviso al Governo per mezzo del Prefetto della rispettiva Provincia, il quale provvederà sollecitamente perchè siano tolti onde non impedire la esecuzione dei lavori.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, oggetti d'arte, frammenti archeologici, e per tutti gli oggetti antichi in generale, si osserveranno le leggi ed i regolamenti in vigore.

Art. 105.

La contribuzione prediale che la Società pagherà allo Stato pei i terreni, fabbricati acquistati od eretti per la strada, sarà stabilita in ragione di superficie e della quota d'imposta che i terreni pagavano antecedentemente.

Le stazioni, tettoie, rimesse, magazzini ed altri fabbricati qualsiansi attinenti al servizio delle ferrovie, saranno imposti per parificazione ad altri fabbricati delle località in cui si troveranno situati.

Art. 106.

Se per cause di guerra il Governo facesse rimuovere le ruotaie od intercettare in qualunque modo la strada, ne sopporterà egli la spesa, ma la Società non potrà opporvisi, nè avrà diritto ad alcuna indennità pel sospeso esercizio.

Cessate le circostanze di questa interruzione, la strada ferrata sarà però ristabilita nelle pristine condizioni a spese dello Stato.

Art. 107.

La Società non sarà ammessa a portar reclami pel fatto di modificazioni che potessero venire introdotte nei diritti di pe-

daggio, o sulle tariffe doganali attualmente in vigore o che fossero per istabilirsi in seguito.

Art. 108.

Nel caso cui fosse ordinata od autorizzata dal Governo la costruzione di strade nazionali, provinciali o comunali, o di canali e condotti d'acqua per qualunque uso che dovessero attraversare le linee di strade ferrate che formano l'oggetto della presente concessione, la Società non potrà mettere ostacolo a simili attraversamenti, saranno però prese tutte le disposizioni necessarie perchè non ne risulti alcun impedimento alla costruzione ed al servizio della strada ferrata, nè alcun danno o spesa alla Società.

Art. 109.

Le spese di visite e di sorveglianza durante la costruzione delle ferrovie e quella delle loro collaudazioni, provvisionali e definitive, e le spese di sorveglianza e di controllo all'esercizio, sono a carico della Società.

Per provvedere a queste spese la Società sarà tenuta di versare in ciascun anno nelle casse dello Stato la somma di lire 120,000 dal principio e sino a che durerà la costruzione, e lire 50 per ogni chilometro di lunghezza di strada, dopo che tutte le linee saranno attivate e sino alla scadenza della concessione.

Art. 110.

Dopo che, in conformità delle prescrizioni del presente capitolato, sarà stato stabilito l'andamento della linea di ferrovia da Siracusa a Catania nella sezione intersecata dal torrente Simeto, la Società si obbliga di eseguire tosto la costruzione del ponte sull'anzidetto torrente pel passaggio della ferrovia ed a lasciarlo appena ultimato ad uso del carreggio ordinario.

Art. 111.

Il servizio dei piroscafi da stabilirsi tra Messina e Reggio, a termini dell'articolo 37 della convenzione, sarà eseguito con

macchine della forza non minore di 120 cavalli nominali, i cui viaggi sieno in coincidenza cogli arrivi e colle partenze dei convogli ferroviari dai due punti summentovati.

Art. 112.

Le corse dei piroscafi non potranno essere meno di quattro ogni 24 ore, cioè due da Messina a Reggio e due da Reggio a Messina; il numero dei piroscafi che la Società dovrà avere disponibili al servizio non sarà mai minore di due.

I vapori non saranno ammessi in servizio, se non dopo che saranno stati accettati da una Commissione appositamente delegata dal Ministero della Marina.

I detti piroscafi, le macchine e gli attrezzi dovranno essere mantenuti costantemente nelle migliori condizioni a cura ed a spese della Società.

Art. 113.

Ad ogni corsa la Società sarà tenuta ad eseguire gratuitamente il trasporto delle valigie postali, non che dei corrieri ed altri agenti dell'Amministrazione delle poste delegati ad accompagnarle. La Società dovrà destinare in ogni piroscafo un locale ben riparato e chiuso a chiave, per collocarvi dispacci postali, rimanendo la custodia dei dispacci affidata al capitano, sempre quando non stavi a bordo un agente delle poste.

Art. 114.

Il Governo avrà la facoltà di stabilire un *maximum* dei prezzi di trasporto, qualora quelli stabiliti dalla Società fossero riconosciuti troppo elevati, e non in proporzione a quelli stabiliti sulle linee ove esistono altri servizi di navigazione.

Art. 115.

Il trasporto dei doganieri, dei condannati e della forza armata che li accompagna, e degli indigenti sarà fatto colla riduzione della metà del prezzo di trasporto stabilito per i viaggiatori dell'ultima classe.

In quanto ai militari dell' esercito e dell' armata verranno

questi trasportati mediante il pagamento del quarto dei prezzi di ciascheduna classe.

La Società sarà pure tenuta a dar passaggio sui piroscafi agl' impiegati civili, che viaggiano per ragioni di servizio, alla metà del prezzo di qualsivoglia classe.

Non sarà però obbligata a ricevere un numero di questi impiegati superiore al quarto dei posti di prima o seconda classe su ciascun piroscafo.

Art. 116.

Il trasporto dei generi di privativa, di derrate, ed oggetti comunque destinati al servizio governativo non che dei bagagli al seguito dell'armata e del materiale militare o da guerra, verrà fatto con una riduzione del 40 per cento sui prezzi delle tariffe

Fatto in doppio originale; a Torino, addì 9 luglio 1863

Sottoscritti all'originale

Il Ministro delle Finanze
M. MINGHETTI.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
L. MENABREA.

CHARLES LAFFITTE.

Il Capo sezione al Ministero dei Lavori Pubblici
P. MARSI.

Per copia conforme:
Dal Ministero dei Lavori Pubblici
Il Capo sezione
P. MARSI.

V.° *Il Ministro dei Lavori Pubblici*
L. F. MENABREA.

STAMPERIA REALE.